



Universidade Federal da Paraíba
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Gestão Pública

ELIELSON DE SOUZA CEZÁRIO

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA: Análise do processo de transição da municipalização do trânsito para o plano de mobilidade urbana dos municípios João Pessoa/PB e Cabedelo/PB.

João Pessoa
Fevereiro/2015

ELIELSON DE SOUZA CEZÁRIO

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA: Análise do processo de transição da municipalização do trânsito para o plano de mobilidade urbana dos municípios João Pessoa/PB e Cabedelo/PB.

Trabalho de conclusão de curso apresentado à disciplina de TCC, junto ao Curso de Tecnologia em Gestão Pública, como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Prof. Orientador: Dr. Vanderson Gonçalves Carneiro

João Pessoa
Fevereiro/2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M528a Cezário, Elielson de Souza.

Municipalização do trânsito e mobilidade urbana: análise do processo de transição da municipalização do trânsito para o plano de mobilidade urbana dos municípios João Pessoa/PB e Cabedelo/PB. / Elielson de Souza Cezário. – João Pessoa: UFPB, 2015.

64f.:il

Orientador (a): Prof^o. Dr^o. Vanderson Gonçalves Carneiro.
Monografia (Graduação em Tecnologia em Gestão Pública) – UFPB/CCSA.

1. Políticas públicas – mobilidade urbana. 2. Transito - municipalização. 3. Código de Transito Brasileiro - CTB. I. Título.

UFPB/CCSA/BS

CDU:35(043.2)

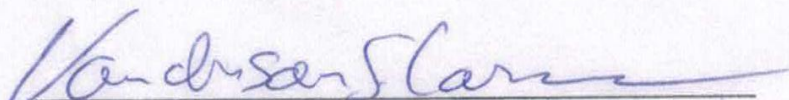
MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA:

Análise do processo de transição da municipalização do trânsito para o plano de mobilidade urbana dos municípios João Pessoa/PB e Cabedelo/PB.

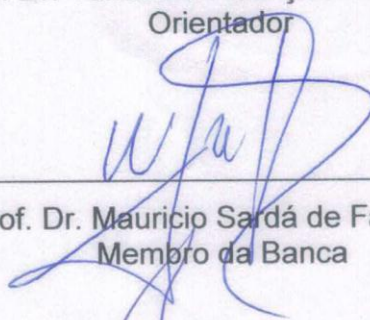
Trabalho de conclusão de curso apresentado à disciplina de TCC, junto ao Curso de Tecnologia em Gestão Pública, como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Aprovado em: 23/02/2015

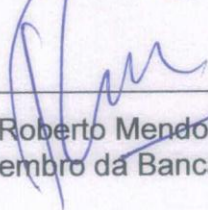
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Vanderson Gonçalves Carneiro
Orientador



Prof. Dr. Mauricio Sardá de Faria
Membro da Banca



Prof. Dr. Roberto Mendonza
Membro da Banca

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, primeiramente, a Deus pela força e inspiração que vem me guiando, e por proporcionar essa conquista em minha vida, minha primeira graduação.

Em segundo lugar aos meus pais, Erenaldo e Luzinete, por todo o amor dedicado a mim;

As minhas irmãs, Eliedna e Elielma, que incondicionalmente me apoiam e torcem pelo meu sucesso profissional;

As minhas queridas sobrinhas, Livia e Letícia, que desejo vê-las trilhando o mesmo caminho, na vida acadêmica;

Aos meus tios, tias e primos pelo respeito e apoio;

Ao Prof. Vanderson Gonçalves Carneiro, por sua dedicação, paciência e disponibilidade durante todo o trabalho de orientação;

Aos professores da banca, que de maneira honrosa contribuíram com a minha formação;

A todos os amigos, e companheiros de curso, o meu carinho e respeito. Em especial aos amigos: Divaldo Valverde, Carlos Diego, Servulu Mario, Cilyane Santos e Cyntia Maria.

Enfim, a todos que direta ou indiretamente contribuíram para este momento. Obrigado todos!

RESUMO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida Código de Trânsito Brasileiro – CTB, trouxe consigo várias inovações, inclusive, quanto à imposição aos municípios, de gestão do próprio trânsito através da integração da cidade ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Esse processo proporciona ao administrador local, sob sua jurisdição, a implantação de uma política de trânsito capaz de atender demandas de segurança, a implementação de campanhas de educação para o trânsito e o desenvolvimento de ações de trânsito, gestão dos transportes públicos, ordenamento da circulação de veículos, ciclistas e pedestres e uma melhor regulamentação dos estacionamentos da cidade. Assim, buscou-se analisar o quantitativo de municípios brasileiros integrados ao SNT, sua frota de veículos e, e também um quantitativo da região Nordeste e um quadro mais detalhados dos municípios integrados ao sistema da Região Metropolitana de João Pessoa. O trabalho se desenvolve com a análise do histórico e do contexto atual da municipalização do trânsito dos municípios de João Pessoa e Cabedelo, e como está se dando o processo de transição para Plano de Mobilidade Urbana nesses dois municípios. As cidades enfrentam, diariamente, questões mais difíceis e desafiadoras relacionadas à mobilidade urbana: aumento do número de veículos individuais motorizados, aumento dos acidentes, aumento da poluição, degradação ambiental, dentre outros aspectos, gerando obstáculos crescentes de deslocamentos.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Mobilidade Urbana. Trânsito. Municipalização. Código de Trânsito Brasileiro.

ABSTRACT

Law No. 9.503 of September 23, 1997, known Código de Trânsito Brasileiro - CTB, brought several innovations, including, as the imposition on municipalities, management's own traffic through the city of integration to the Sistema Nacional de Trânsito (SNT). This process provides the local administrator, under its jurisdiction, the implementation of a transit policy able to meet security demands, the implementation of education campaigns for transit and the development of traffic actions, management of public transport, land circulation vehicles, cyclists and pedestrians and better regulation of the city's parking lots. Thus, we sought to analyze the amount of Brazilian municipalities integrated into the SNT, its fleet of vehicles and a quantitative and also the Northeast and a more detailed picture of the municipalities integrated into the metropolitan region of João Pessoa system. The work develops with the analysis of the historical and current context of municipalization of the transit of João Pessoa and Cabedelo, and how are you getting the transition to Urban Mobility Plan in these two municipalities. Cities face daily more difficult and challenging issues related to urban mobility: increasing the number of individual motorized vehicles, increased accidents, increased pollution, environmental degradation, among other things, generating growing obstacles offsets.

Keywords: Politics Public. Urban Mobility. Transit. Municipalization. Brazilian Transit Code.

LISTA DE ABREVIATURAS

AETC-JP - ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES COLETIVOS DE JOÃO PESSOA

BNH - BANCO NACIONAL DE HABITAÇÃO

BRT - BUS RAPID TRANSIT

CBTU - COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS

CTB – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

CONTRAN – CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO

CRT – CONSELHO REGIONAL DE TRÂNSITO

DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

DER - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DA PARAÍBA

DETRAN - DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO

DNIT – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

DTTRANS - DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE CABEDELO

FAMURS - FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DOS MUNICÍPIOS DO RIO GRANDE DO SUL

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA

IDH – INDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO

JARI - JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES

JPqQ - MOVIMENTO JOÃO PESSOA QUE QUEREMOS

MPPB - MINISTÉRIO PÚBLICO DA PARAÍBA

PAC - PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO

PL – PROJETO DE LEI

PIB – PRODUTO INTERNO BRUTO

RM – REGIÃO METROPOLITANA

RMJP - REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA

SAGI - SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO E GERENCIAMENTO DE INFRAÇÕES

SeMob – SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE DE DA MOBILIDADE URBANA

SEMOB –JP - SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA DE MOBILIDADE URBANA DE JOÃO PESSOA

SNT – SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

STTRANS - SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE JOÃO PESSOA

STU/JOP – SUPERINTENDENCIA DE TRENS URBANOS DE JOÃO PESSOA

TCE/PB - TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DA PARAÍBA

VLT - VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - Roteiro De Municipalização Do Trânsito.....	Pág. 19
FIGURA 2 - Imagem Alteração do Tráfego no Bairro Miramar.....	Pág. 39
FIGURA 3 - Imagem Alteração do Tráfego no Bairro Brisamar.....	Pág. 40
FIGURA 4 - Imagens Gráficas do Projeto “Caminho Livre”.....	Pág. 43
FIGURA 5 - Níveis de Integração à Dinâmica da Metropolização.....	Pág. 48
FIGURA 6 - Mapa do Sistema de Trens Urbanos da Grande João Pessoa.....	Pág. 51
FIGURA 7 - Classificação de Veículos por Comprimento.....	Pág. 54
FIGURA 8 - Contagem Classificatória de Veículos.....	Pág. 55

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Municípios que possuem o Plano de Mobilidade.....Pág.36

GRÁFICO 2 - Passageiros Transportados em 2013.....Pág. 56

GRÁFICO 2 - Passageiros Transportados em 2013.....Pág. 57

TABELAS

TABELA 1 - Número de municípios integrantes do SNT, por UF.....Pág. 20

TABELA 2 - Número de municípios da Paraíba integrados ao SNT..... Pág.22

TABELA 3 - Municípios da Região Metropolitana Integrados ao SNT.....Pág.27

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	15
1.1	JUSTIFICATIVA	17
2.	REFERENCIAL TEÓRICO	18
2.1	Histórico do Trânsito no Brasil	18
2.2	Legislação de Trânsito no Brasil	19
2.3	O Sistema Nacional de Trânsito – SNT	20
2.3.1	A integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito.....	21
2.3.2	Roteiro para municipalização do trânsito	22
2.3.2	Municípios brasileiros integrados ao SNT	24
2.3.3	Municípios paraibanos integrados ao SNT	26
2.3.4	Municípios da região metropolitana de João Pessoa integrados ao SNT.....	29
3.	DA MUNICIPALIZAÇÃO AOS PLANOS DE MOBILIDADE.....	32
3.1	A municipalização do trânsito do Município de João Pessoa	33
3.2	A municipalização do trânsito do Município de Cabedelo	34
3.3	Política Nacional de Mobilidade Urbana	35
3.4	Plano diretor como instrumento da Política de Mobilidade Urbana	37
3.5	Plano Nacional de Mobilidade Urbana	38
4.	CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM JOÃO PESSOA E CABEDELLO	42
4.1	Mobilidade Urbana de João Pessoa.....	42
4.2	Plano de Mobilidade de Cabedelo/PB.....	49
4.3	Integração entre as políticas e regiões da área conurbada de João Pessoa com Cabedelo	50
4.4	O sistema de transportes na área conurbada de João Pessoa com Cabedelo.....	54
5.	ANÁLISE DOS DADOS	57
6.	CONCLUSÕES	62
7.	REFERÊNCIAS	65

1. INTRODUÇÃO

No Brasil, historicamente, as políticas de mobilidade urbana não acompanharam a acelerada “urbano-metropolização” do país e foram marcadas por um longo período de ausência de investimentos em transportes público de massa e pelo aumento da motorização individual, o que acabou por determinar, em grande escala, a maneira como nos deslocamos atualmente. (RODRIGUES, 2014)

A mobilidade urbana é uma forma de organização da cidade e é premissa fundamental às questões concernentes a boa qualidade de vida. Além disso, está associada à sustentabilidade da cidade, bem como à manutenção da configuração espacial. De acordo com o Ministério das Cidades “*a mobilidade urbana é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano utilizando para isto veículos, vias e toda infraestrutura urbana*”.

A sustentabilidade, para a mobilidade urbana, é uma extensão do conceito utilizado na área ambiental, dada pela “capacidade de fazer viagens necessárias para realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-se ecologicamente sustentável” (BOARETO, 2003, P, 49).

De acordo com Vasconcellos:

“A circulação está muito ligada aos aspectos sociais, culturais e econômicos da sociedade, logo o uso do sistema de circulação é diferenciado, variando de pessoa para pessoa. Assim como as pessoas têm necessidades e desejos diferentes, a mobilidade urbana também se caracteriza dessa forma, pois cada pessoa possui uma necessidade de deslocamento que não coincide com o da outra em função dos vários aspectos citados. (2005, p.31)”

Os principais problemas nas metrópoles, relacionados à mobilidade urbana são: congestionamentos, conflitos entre tipos de transportes, redução na segurança para pedestres, eliminação de parte de áreas verdes visando ampliar espaços para circulação e estacionamento de veículos, bem como o aumento no número de acidentes de trânsito e nos níveis de poluição sonora e do ar. Tais impactos comprometem, de alguma forma, a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade, e o conforto espacial e ambiental causando queda na qualidade de vida dos munícipes.

Com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população, é fundamental a implantação de programas de conscientização, bem como decisões que promovam o

desenvolvimento urbano sustentável, uma vez que somente investimentos básicos em infraestrutura não resolvem a problemática.

Segundo o Ministério das Cidades,

“A Mobilidade Urbana é o resultado da interação dos deslocamentos das pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas transporte e trânsito. (Ministério das Cidades, 2006).”

A municipalização do trânsito, exigida desde 1998 com o CTB - Código de Trânsito Brasileiro, sinaliza para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, melhorando a circulação e reduzindo os acidentes, à medida que permite a discussão e a administração desses assuntos entre governantes e cidadãos que vivem mais proximamente esses problemas.

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana (Ministério das Cidades, 2013, p. 3). A lei exige que até 2015 as cidades com mais de 20 mil habitantes, que corresponde a 29,7% do total, apresentem seus planos de mobilidade para receber recursos federais para o setor. A medida transmite a cada prefeitura a responsabilidade sobre o trânsito da cidade.

Assumir as responsabilidades preconizadas pelas leis implica, por parte do gestor municipal, certo arranjo institucional, capacitação de técnicos e a observação às exigências indispensáveis à integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito e a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Temos então, como objetivos específicos da nossa pesquisa: avaliar o processo de municipalização, definir e entender os atributos da mobilidade urbana bem como sua aplicação nas cidades de João Pessoa e Cabedelo, focos da nossa pesquisa, e identificar os principais gargalos para implementação do Plano de Mobilidade Urbana. Desta forma, o objetivo geral é a investigar os avanços da municipalização do trânsito e da implementação do Plano de Mobilidade Urbana nessas duas cidades que compreendem a região metropolitana da Paraíba.

1.1 JUSTIFICATIVA

O trânsito vem se tornando um grande problema enfrentado por gestores públicos, muito se deve à falta ou um mau planejamento, feito desde o início da formação de suas cidades, seja na infraestrutura ou na má qualidade de seus transportes públicos, ou ainda na falta de uma Política voltada à conscientização dos usuários das vias.

Ojima (2008) destaca que, a expansão significativa da cidade implica em maiores distâncias entre os núcleos de desenvolvimento urbano de uma mesma dinâmica regional. E, conseqüentemente, um dos principais problemas é a questão do deslocamento e o uso intensivo do transporte automotivo, em especial, o individual.

O agrupamento urbano se torna de tal forma complexo que os arruamentos¹ se tornam precários, existindo algumas que, como arteriais ou locais, tornam-se impróprias e perigosas para o tráfego, não sendo comum a existência de sinalização adequada, sistema de polícia e fiscalização. Assim, o transporte de pessoas e de mercadorias se torna de complexa administração, com bem tratado por Espírito Santo e Mathenhauer (2001, p, 15).

As cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, que exige uma mudança de paradigma, talvez de forma mais radical do que outras políticas setoriais. Em meio à diversidade de conceitos e definições existentes, pode-se afirmar que o cenário atual da mobilidade nas cidades brasileiras tem origens e naturezas diversas.

Com tamanha diversidade, um ponto fundamental unifica a nova abordagem da gestão das políticas de mobilidade urbana em qualquer cidade do país, independente de seu tamanho, de sua localização geográfica ou da dinâmica de sua economia, é que ela deve ser orientada para as pessoas (SeMob, 2007).

Então, é preciso buscar-se alternativas para neutralizar ou minimizar o impacto dos problemas urbanos em João Pessoa e Cabedelo, os quais são decorrentes, dentre outros fatores, da adoção do modelo automobilístico-rodoviário urbano. Os congestionamentos de trânsitos, motos, carros ou ônibus já demonstram a saturação desse modelo, tanto do ponto de vista da estrutura física quanto ambiental.

¹Arruamento: Ação de arruar, abrir ruas e pô-las em alinhamento.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Histórico do Trânsito no Brasil

No Brasil, apenas em 1871 desembarcava o 1º veículo a vapor: uma enorme, desajeitada e barulhenta máquina conectada a um carro que acomodava os passageiros – hoje seria considerado um “trem de rua”. Em 1886, Daimler - Benz² já experimentavam modelos novos movidos por motor à combustão interna e, assim, o veículo a vapor já dava lugar aos automóveis de verdade. O primeiro deles foi trazido de Paris para São Paulo em 1891 por Henrique Santos Dumont, irmão de Alberto Santos Dumont. Este automóvel era um Peugeot³ com motor Daimler e possuía três e meio cavalos de força⁴. Nesse tempo não existia nem licença para automóvel, nem exame para habilitação de motoristas.

Aos poucos no Brasil as carruagens com cavalos foram dando lugar aos automóveis. Em 1907 o automóvel ingressou no carnaval, com os foliões desfilando em carros, jogando confetes, lança-perfumes e serpentina nas multidões. No mesmo ano foi fundado o Automóvel Club do Brasil, que tinha o objetivo de desenvolver o gosto pelo automobilismo, com interesse principalmente na importação de máquinas novas, na formação de motoristas e na abertura de novas estradas.

A emergência de novas classes médias urbanas no Brasil, nas décadas de 1950-1960, induziu padrões de consumo e estilos de vida onde o automóvel seria, literalmente, o veículo que permitiria a estes segmentos alcançar uma ampla rede de serviços e atividades. E uma vez que as classes médias consistiram, junto à própria indústria automobilística, fortes sustentáculos dos governos que se seguiram, o espaço de circulação urbano seria paulatinamente adaptado às conveniências do transporte por automóvel.

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (Art. 1º § 2º do CTB).

O trânsito é feito por pessoas, dentro de uma dada sociedade, com grandes diferenças sociais e políticas. Assim, a disputa pelo espaço, pelo tempo, pelo acesso aos

² Daimler-Benz foi uma fabricante alemã de automóveis e motores para veículos, fundada em 1926 e extinta em 1998.

³ Peugeot é uma marca Francesa, produtora de carros, pertencentes ao grupo PSA Peugeot Citröen. Fundada em 1882, em Sochaux na França.

⁴ Cavalos de Força é uma unidade de medida de potência e força.

equipamentos urbanos e pela participação nas decisões de planejamento, tem uma base ideológica e política, dependendo do poder de cada grupo na sociedade. Isso pressupõe a análise das relações de poder na sociedade e a influência de pessoas e grupos tanto nas decisões das políticas de transporte e trânsito, como nas maneiras que as pessoas se apropriam das ruas e dos meios de transporte (VASCONCELOS, 2001).

As cidades foram transformadas em espaços para a circulação do automóvel. A frota aumentou, o sistema viário foi adaptado e ampliado e os órgãos governamentais foram criados para garantir boas condições de fluidez. Com a carência do transporte coletivo e as facilidades dadas para a compra de veículos, o uso de transporte individual foi intensificado, aumentando os congestionamentos, os acidentes e a poluição ambiental.

2.2 Legislação de Trânsito no Brasil

A legislação de trânsito brasileira é vasta e rica em leis, decretos, resoluções, portarias que, publicados no decorrer de 100 anos, nos permitem compreender o dinamismo do tema e sua necessidade de revisão e de atualização permanentes. Isso porque, com o passar do tempo, os costumes, as pessoas, as sociedades mudam e novas demandas devem ser atendidas. (DENATRAN, 2010)

O Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910 aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando os estados da União. Nele, os condutores, chamados de motorneiros, deveriam zelar pela segurança, de modo a evitar que causassem acidentes. (DENATRAN, 2010)

O Decreto Legislativo nº 4.460 de 11 de janeiro de 1922 estabeleceu regras às estradas de rodagem, proibiu a circulação dos chamados carros de boi, cuidou da carga máxima dos veículos, proibiu a instalação de porteira e outros impeditivos de trânsito nas vias públicas e utilizou pela primeira vez a expressão “mata-burros⁵”, como forma de não embarçar o tráfego de automóveis.

Em 1927 foi editado o Decreto Legislativo nº 5.141/27 que criou o fundo especial para construção e conservação de estradas de rodagem federais, que passou a tributar adicionalmente a importação de veículos automotores e acessórios. No ano seguinte, o Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928, aprovou o Regulamento para circulação internacional de automóveis no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito

⁵Mata-burros são estrados que funcionam como pontes, normalmente de madeira, concreto ou aço. Muitas vezes usado pra impedir a fuga de animais em propriedades rurais.

e polícia nas estradas de rodagem, estabelecendo a distribuição da competência entre a União, os Estados e municípios, de acordo com a titularidade da estrada.

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto Lei nº 2.994 em 28 de Janeiro de 1941, mas teve pouca duração, apenas oito meses. Depois foi revogado pelo Decreto Lei nº 3.651 de 25 de Setembro de 1941 que deu nova redação criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados.

A Lei nº 5.108 de 21 de Setembro de 1966 promulgou o segundo código nacional de trânsito composto de 131 artigos. Essa lei vigorou por 31 anos até a aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997, mas entrou em vigor em 22 de Janeiro de 1998.

O novo e atual Código de Trânsito Brasileiro trouxe muitas inovações, é composto de leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica das leis. As leis estabelecem as normas em caráter geral, os decretos regulamentam, detalham e disciplinam a aplicação das leis. As resoluções editadas através do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem normas detalhadas nas leis.

Se, há 100 anos, os poucos “motorneiros⁶” que transportavam passageiros e mercadorias em automóveis industriais eram considerados, legalmente, “senhores da velocidade de seu veículo”, hoje os 45 milhões de condutores habilitados em nosso país não são mais “os senhores das ruas”, mas aqueles que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), são os “responsáveis pela incolumidade dos pedestres”. (DENATRAN, 2010)

2.3 O Sistema Nacional de Trânsito – SNT

O Código de Trânsito Brasileiro incumbiu o Sistema Nacional de Trânsito – conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios – a proposição das diretrizes da Política Nacional de Trânsito que, submetidas ao CONTRAN, foram aprovadas e encontram expressão no presente documento.

O artigo 5º do Código de Trânsito Brasileiro prevê que:

"O Sistema Nacional de Trânsito - SNT é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades".

⁶ Motorneiro – No Brasil, aquele que dirige um bonde elétrico.

A Política Nacional de Trânsito⁷ tem o cidadão brasileiro como seu maior beneficiário e cria caminhos e condições para a abordagem das questões do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, à mobilidade urbana, ao sistema viário, à educação e ao meio ambiente. (DENATRAN, 2004)

A Política Nacional de Trânsito considera como marco referencial todo um conjunto de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade brasileira, e integra objetivos, diretrizes e estratégias que buscam traduzir valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade, em busca da promoção e da expansão da cidadania, da inclusão social, da redução das desigualdades e do fortalecimento da democracia. (DENATRAN, 2004).

2.3.1 A integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito

A Constituição Federal de 1998 define o município como o principal ente federativo para o exercício das atividades relacionadas ao planejamento e a gestão do espaço urbano. No Artigo 30, inciso VIII, compete aos municípios “*promover, no que couber, o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento, e da ocupação do solo urbano*”.

Segundo França (2004), a municipalização pode ser vista sob qualquer ângulo de análise social como o fenômeno da descentralização do poder estatal, representando o círculo primeiro de organização política, administrativa e jurídica, sendo indispensável à satisfação das necessidades imediatas de ordem pública.

O CTB integrou – de forma definitiva e irreversível – os municípios ao SNT. É a chamada *municipalização* do trânsito. E todos os municípios, independente do seu tamanho, devem estar preparados para contribuir com as atribuições que a Lei determina. Cabe ao município a responsabilização pela gestão do trânsito local, no que diz respeito à segurança na circulação, engenharia, operação e fiscalização, ações de educação para o trânsito e controle e análise de estatísticas.

A municipalização do trânsito, segundo o DENATRAN (2000), é o processo legal, administrativo e técnico, por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pela gestão dos serviços de engenharia, fiscalização e educação de trânsito;

⁷A Política Nacional de Trânsito Traça rumos e cria condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente. DENATRAN (2004, p. 9).

do levantamento, análise e controle de dados estatísticos e das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI⁸ dentro de sua circunscrição. Ou seja, é realizar a gestão do trânsito no município de forma completa, assumindo as questões relacionadas à circulação de pessoas e mercadorias, à parada e ao estacionamento de veículos e animais, à implantação e manutenção da sinalização de trânsito, à promoção de campanhas educativas para a segurança no trânsito, entre outras.

A ampliação de competências do município nas questões de trânsito foi uma das inovações mais substanciais do CTB. Assim, os municípios, atualmente, com sua esfera de competência ampliada no tratamento das questões de trânsito, o que se justifica, por ser nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Segundo VASCONCELLOS, (2000, P.250). “um dos maiores desafios do planejamento de transportes e trânsito nos países em desenvolvimento é viabilizar Politicamente a redistribuição do espaço de circulação”. Com isso o órgão municipal terá condições de realizar todas as atribuições que estão inseridas em lei.

Nesse sentido, a municipalização do trânsito se constitui uma oportunidade ímpar de se aumentar o poder de planejamento e gestão por parte dos municípios, permitindo a eficiente compatibilização das políticas públicas de transporte urbano e de trânsito com as de desenvolvimento urbano. Segundo OLIVEIRA JÚNIOR (2002), a concepção da municipalização das ações de governo parte do pressuposto de que quanto mais próximo do problema, mais fácil é a sua solução.

O CTB introduziu direitos que, se corretamente exercidos pela população, induzirão à maior qualidade dos padrões de segurança no convívio dos usuários do sistema viário, estejam eles na condição de motoristas ou de pedestres. Esta nova postura exige do órgão a descoberta das reais necessidades da população, procurando anteceder sua demanda com ações preventivas.

2.3.2 Roteiro para municipalização do trânsito

Visando facilitar o processo de municipalização, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) produziu em 2000 e atualizou em 2008 uma cartilha contendo informações e orientações sobre o processo de municipalização. A cartilha, denominada “Municipalização do Trânsito”, apresenta o passo-a-passo do que é preciso pra saber sobre a

⁸As JARI são órgãos colegiados, componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários. CONTRAN (Res. 233/07).

municipalização do trânsito. Com isso, o Departamento pretende ajudar as autoridades municipais de todo o país a concretizarem a firme opção pela vida, pela segurança e pela paz que norteia o CTB, refletindo umas das mais sérias prioridades do conjunto da população.

Para proceder à integração ao SNT, o município segue um processo que se baseia em etapas estipuladas pelo CTB. Inicialmente é necessário à criação da estrutura administrativa, a qual deve seguir critérios do CTB, baseando-se numa política de trânsito adequada para o município. A estrutura desse órgão será definida de acordo com aspectos municipais, tais como, frota de veículos e tamanho da população. “Para que os municípios passem a fazer parte efetiva do SNT, exercendo plenamente suas funções precisam criar os órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito. Estes órgãos podem surgir de readequação de outros já existentes ou então serem criados novos órgãos por legislação específica” (DENATRAN, 2010, p.19).

O município deve possuir estrutura para responder pelas atividades de sua competência. Abaixo, segue modelo de fluxograma sugerido para estrutura municipal de trânsito.

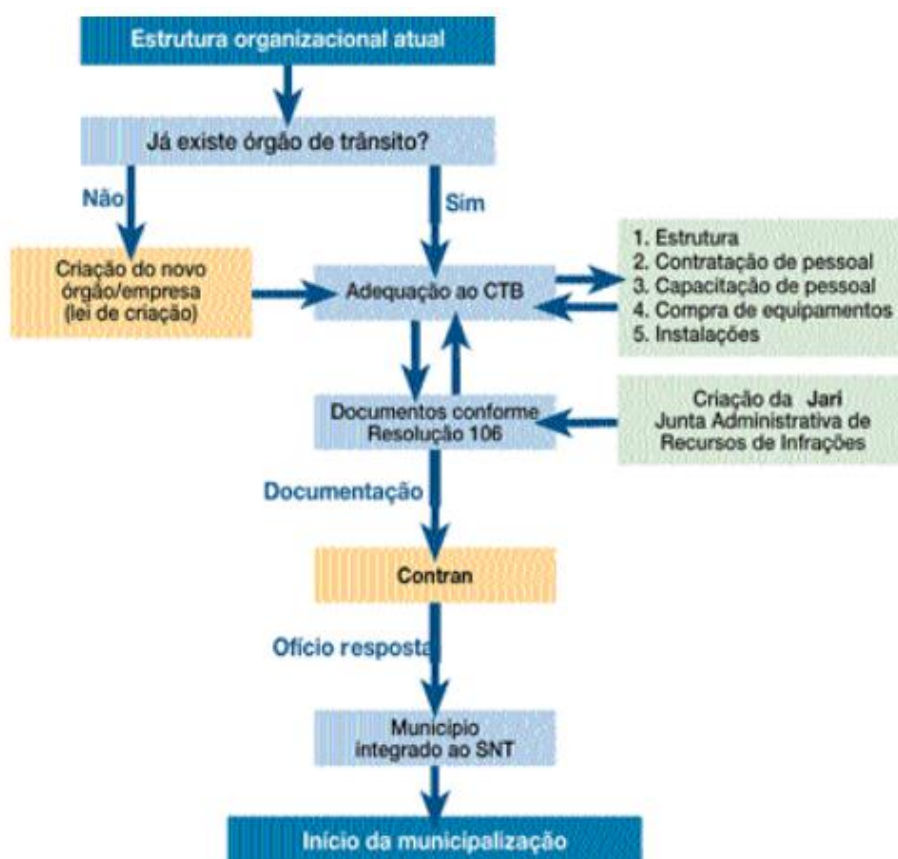


Figura 1 - Fluxograma do Roteiro de Municipalização
Fonte: Manual de Municipalização do Trânsito DENATRAN (2000, p. 40)

2.3.2 Municípios brasileiros integrados ao SNT

Segundo o IBGE (2010), o país tem 5.570 municípios e segundo dados disponibilizados pelo Ministério das Cidades, por intermédio do DENATRAN (2014) cerca de 1.431 tomaram providências quanto à municipalização do trânsito. Isto representa que pouco mais de 25% dos municípios brasileiros estão devidamente integrados ao SNT. Esse processo de transição de poder, com integração paulatina dos municípios ao SNT, não tem tido um desempenho satisfatório em virtude da morosidade das administrações municipais em tomar decisões e adotar providências legais e operacionais para efetivar a municipalização do trânsito. O número de municípios por estado integrados ao SNT pode ser visualizados na tabela abaixo.

Tabela 1 – Número de municípios integrantes do SNT, por Estado da Federação.

ESTADO	Total de municípios	Nº Municípios Integrados	% em relação ao nº de municípios do estado (aprox.)
Acre	22	1	4,5
Alagoas	102	13	12,75
Amapá	16	3	5
Amazonas	62	10	16,13
Bahia	417	50	11,99
Ceará	184	57	30,98
Espírito Santo	78	7	8,97
Goiás	246	36	14,63
Maranhão	217	52	23,96
Mato Grosso	141	23	16,31
Mato Grosso do Sul	79	47	59,49
Minas Gerais	853	53	6,21
Pará	144	50	34,72
Paraíba	223	23	10,31
Paraná	399	39	9,77
Pernambuco	185	28	15,13
Piauí	224	10	4,46
Rio de Janeiro	92	64	70,65
Rio Grande do Norte	167	16	9,58
Rio Grande do Sul	497	458	92,15
Rondônia	52	6	11,5

Roraima	15	1	6,5
Santa Catarina	295	80	27,12
São Paulo	645	279	43,25
Sergipe	75	18	24
Tocantins	139	5	3,6
BRASIL	5.570	1.431	(média) 9,71

Fonte: Adaptado com dados do IBGE (2010) e DENATRAN (2014)

Nota-se, de acordo com a tabela 1, que o Rio Grande do Sul é o estado que possui o maior número de municípios integrados ao SNT, 458 dos 497 têm o trânsito municipalizado. Representando, aproximadamente, 92% dos municípios integrados ao SNT. Da região Nordeste, o Ceará é o estado que mais possui municípios integrados ao SNT 57 municípios no total. Representando, aproximadamente, 31% dos municípios integrados ao SNT. A Paraíba encontra-se em 7º, considerando a proporção de municípios integrados por estado na região Nordeste, 10% de seus municípios estão integrados ao SNT, ou seja, 23 têm o trânsito municipalizado.

Considerando os aspectos da autonomia administrativa, a municipalização possibilita ao gestor a melhor tomada de decisões, uma vez que este está diretamente ligado à problemática e as condições reais existentes em sua localidade, tornando possível que as intervenções tenham resultados em curto prazo e melhores percepções dos benefícios. (UMBRIA e KRUGER, 2007).

Diversos tipos de arranjos institucionais foram implantados, uns com sucesso, outros nem tanto. É uma experiência nova que inegavelmente traz melhor qualidade de vida na convivência dos cidadãos. É preciso estimular que isto seja feito, obedecendo-se o pacto federativo, sem que se adentrem competências umas das outras, sempre com fulcro nos códigos jurídicos em vigor e em pleno respeito, especialmente aos direitos individuais e coletivos.

O sucesso da municipalização do trânsito no Rio Grande do Sul é resultado de intenso esforço empreendido nos últimos anos por uma parceria que integra Conselho Estadual de Trânsito (Cetran/RS), Departamento Estadual de Trânsito (Detran/RS), Comitê Estadual de Mobilização pelo Trânsito Seguro, ligado ao Gabinete do Vice-Governador, Federação das Associações dos Municípios do Rio Grande do Sul (FAMURS), Tribunal de Contas do Estado do RS, Brigada Militar e Comando Rodoviário da Brigada Militar. Em abril de 2011, somente 186 municípios haviam assumido suas funções relativas ao trânsito. Desde

então, essa participação conjunta dos governos municipal e estadual, e associações fez do RS o estado com o maior número de municípios com seu trânsito municipalizado.

Segundo França (2007), a municipalização do trânsito é a forma de garantir ao administrador municipal as condições básicas para atender a gestão do trânsito no município de forma direta, ou seja, assumindo as questões relacionadas à circulação de pessoas e mercadorias, ao estacionamento, à parada de veículos e animais, à implantação e manutenção da sinalização de trânsito, entre outras.

Para Bavoso (2014) ao municipalizar o trânsito, o município não está apenas cumprindo a lei, mas assumindo o compromisso de melhorar as condições de mobilidade e a qualidade de vida dos habitantes. A municipalização é uma oportunidade de aumentar o poder de planejamento e gestão por parte dos administradores municipais, permitindo a compatibilização das políticas públicas de desenvolvimento urbano, aliadas às de trânsito e transporte urbano.

Portanto, o município será tão mais saudável quanto mais seguro for o deslocamento de pessoas e bens. Como a prefeitura é responsável pela autorização das construções de edificações que atraem ou geram deslocamentos de pessoas e veículos, é forçoso reconhecer que ela própria também é responsável pela situação criada no trânsito e, portanto, pela solução dos problemas decorrentes (DENATRAN, 2000).

2.3.3 Municípios paraibanos integrados ao SNT

Segundo dados disponibilizados pelo Ministério das Cidades, por intermédio do DENATRAN (2014), dos 223 municípios da Paraíba, apenas vinte e três (23) deles possuem o trânsito municipalizado, significando que pouco mais de 10% estão integrados ao SNT e, legalmente, assumindo as responsabilidades e administrando seu trânsito atendendo o que preceitua o artigo 24 do CTB, que dispõe sobre a competência municipal no que diz respeito ao cumprimento da legislação e normas de trânsito no âmbito de suas atribuições, bem como sobre a regulamentação e operação do trânsito de veículo.

Tabela 2 – Número de municípios da Paraíba integrados ao SNT.

Nº	Município	População (2010)	% em relação ao nº de habitantes por município
1	Alhandra	18.007	0,47
2	Aroeiras	19.082	0,51

3	Barra de Santana	8.206	0,21
4	Bayeux	99.716	2,65
5	Cabedelo	57.944	1,54
6	Cajazeiras	58.446	1,55
7	Campina Grande	385.213	10,23
8	Fagundes	11.405	0,30
9	João Pessoa	723.515	19,21
10	Lagoa Seca	25.900	0,69
11	Mamanguape	42.303	1,12
12	Patos	100.674	2,67
13	Piancó	15.465	0,41
14	Pitimbu	17.024	0,45
15	Pombal	32.110	0,85
16	Salgado de São Félix	11.976	0,32
17	Santa Helena	5.369	0,14
18	Santa Rita	120.310	3,19
19	São Mamede	7.748	0,20
20	Sapé	50.143	1,33
21	Serraria	6.238	0,16
22	Soledade	13.739	0,36
23	Sousa	65.803	1,75
Total		1.896.336	50,31

Fonte: Adaptado com dados do IBGE (2010) e DENATRAN (2014)

Analisando a tabela 2 percebe-se que os maiores municípios da Paraíba em termos de população, já se integraram ao SNT. João Pessoa, Campina Grande, Santa Rita, Patos e Bayers possuem o trânsito administrados por seus gestores.

Porém, essa integração não é privilégio apenas dos grandes municípios, a tabela nos mostra exemplos de municípios de pequeno porte assumindo seu papel nessa integração necessária. Destes, sete municípios com população entre 10 mil e 20 mil habitantes, e outros quatro municípios como população inferior a 10 mil habitantes têm seu trânsito municipalizado.

Entre as cidades de pequeno porte que municipalizaram o trânsito, três delas se destacam pelo número reduzido de veículos. Serraria, com 644 veículos, Barra de Santana, com 852 veículos, e Santa Helena, com 933 veículos, dados do IBGE (2013). Seja qual for o

tamanho das cidades, todas têm pedestres atravessando as vias, crianças chegando às escolas e delas saindo, um aglomerado de pequenas lojas na rua principal, tudo, enfim, sinalizando que há trânsito. Por menor que seja o município, lá estão veículos estacionando; caminhões, ônibus, motocicletas, carroças, tratores circulando.

As cidades de maior porte, melhor estruturadas, não tinham razão para não aderir. Afinal, o trânsito é, ou deveria ser uma das maiores preocupações de qualquer administração municipal. No caso dos municípios de menor porte sua estrutura será definida de acordo com os aspectos municipais, tais como, frota de veículos e tamanho da população. Caso o município não tenha condições de criar uma nova estrutura, poderá utilizar uma já existente, podendo ser uma divisão, seção, ou departamento de trânsito dentro de outra secretaria ou departamento de transportes de obras, planejamento, ou outra atividade urbana.

O município deve assumir a gestão do seu trânsito para resguardar o que é determinado no CTB. Pode-se dizer mais: essa responsabilidade é parte da própria existência constitucional do município cuja observância importará em desenvolvimento nacional. Ao não assumir para si a responsabilidade do trânsito, as cidades perdem a oportunidade de planejarem a forma como vão se desenvolver e harmonizar os interesses entre motoristas, pedestres, usuários de transporte público, e usuários de bicicletas.

Por isso, a integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito constitui-se em uma ferramenta significativa para o desenvolvimento das prefeituras municipais, seja pela arrecadação, pela implementação de políticas públicas. Integrada ao SNT, a prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

Um dos pré-requisitos, implícito ao processo de municipalização, mais importantes para integração dos municípios ao SNT é, sem dúvida, a existência de vontade política, a determinação dos governos de dar prioridade à segurança no trânsito, de elegê-la como tarefa urgente e imediata e, obviamente, disponibilizar apoio e recursos para viabilizar as ações de campo. Faria bem a muitas cidades, mesmo pequenas, estruturar seus mecanismos de controle do trânsito e assumir o gerenciamento efetivo.

Embora municipalizar o trânsito apresente as cidades vantagens próprias, e também obrigações estabelecidas pelo CTB, os municípios brasileiros têm relutado em assumir o encargo desta municipalização, já que não há, conforme o CTB, penalidade prevista para os que não atenderem o que determina a Lei. Com isso, 200 cidades na Paraíba não têm qualquer tipo de controle e fiscalização sobre os veículos que trafegam pelas ruas. Nesse sentido, a municipalização ofereceu a oportunidade dos problemas de trânsito serem tratados

de forma mais adequada e específica, considerando que são de competência das autoridades mais próximas e com circunscrição direta sobre as vias.

O Conselho Estadual de Trânsito (CETRA-PB) é o órgão responsável na Paraíba tanto para dar o parecer após a fiscalização dos municípios que estão em vias de municipalizar junto ao Contran quanto no cumprimento das atribuições previstas no CTB. Para que os municípios passem a fazer parte efetiva do SNT, exercendo plenamente suas funções precisam criar os órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito. Este órgão pode ser parte da estrutura já existente ou então ser criado um novo órgão por legislação específica.

Os municípios, de forma geral, necessitam estruturar-se e capacitar-se para planejar e controlar o desenvolvimento dos espaços urbanos. O crescimento, nessas áreas, ocorre em muitos casos sem controle, com regulamentações sobre o uso e ocupação do solo precárias ou inexistentes, guiado de acordo com as leis de mercado referentes ao valor da terra e aos níveis relativos de acessibilidade. A gestão integrada do trânsito e do transporte local é mais um fator impulsionador da administração municipal eficaz já praticada nos municípios brasileiros. (DENATRAN, 2004, p, 21)

2.3.4 Municípios da região metropolitana de João Pessoa integrados ao SNT

As regiões metropolitanas (RM's) instituídas pelo Governo Federal por Lei Complementar nº 14 de 1973, seriam integradas à política urbana nacional, ancorada em recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH). As RM's tinham como atribuições o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social, o saneamento básico (água, esgoto e limpeza urbana), o aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, a produção e distribuição de gás combustível canalizado, os transportes e sistema viário, bem como o uso e ocupação do solo (GARSON, 2009; SOUZA, 2003, FARIA, 2008). Na prática, o que se observou acerca da ação da esfera metropolitana sobre todas estas atribuições é que, as companhias metropolitanas de planejamento terminaram por realizar somente o planejamento de cunho urbanístico, através de diretrizes de expansão e controle do crescimento urbano em área metropolitana, isto é, zoneamentos urbanos e planos urbanísticos.

Segundo Braga & Carvalho:

“Uma região metropolitana é um aglomerado urbano composto por vários municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua (...). O conceito de região metropolitana deve ir além da mera definição legal. Para Santos (1998), o fenômeno da metropolização corresponde à macro urbanização e apenas as aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes deveriam merecer tal denominação. (2004, p.08)”

A Região Metropolitana de João Pessoa - RMJP, criada pela Lei nº 59/2003, era composta inicialmente pelos seguintes municípios: Bayeux, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, João Pessoa, Lucena, Mamanguape, Rio Tinto e Santa Rita. Foi ampliada pela Lei Complementar nº 90/2009, que incluiu os municípios de Alhandra, Pitimbu e Caaporã e, posteriormente, pela Lei 93/2009, que incluiu o município de Pedras de Fogo. O município de Mamanguape foi excluído da RMJP, em 2013, com a criação da Região Metropolitana do Vale do Mamanguape.

A Região Metropolitana abrange uma área territorial de 2.274 km² e possui uma população de 1.163.329 habitantes tendo como município-sede a cidade de João Pessoa. A base econômica da região é a industrial, agropecuário, com um maior destaque no comércio e no turismo. Além disso, o maior porto do estado, situado na cidade de Cabedelo, está também localizado nessa região.

Tabela 3 - Municípios da Região Metropolitana Integrados ao SNT

Município	Integrado ao SNT	Porte	População IBGE (2010)	Frota de Veículo IBGE (2013)	PIB. IBGE (2010) em R\$	PIB <i>per capita</i> . IBGE (2010) em R\$	% em relação ao nº de habitantes por município
Alhandra	Sim	Pequeno 1	18.007	3.098	239.305,000	13.277,00	0,47
Bayeux	Sim	Médio	99.716	21.397	701.643,000	7.003,00	2,65
Caaporã	Não	Pequeno 2	20.362	1.799	333.832,000	16.389,00	0,54
Cabedelo	Sim	Médio	57.944	19.246	2.462.923,000	42.484,00	1,54
Conde	Não	Pequeno 2	21.400	3.844	329.649,000	14.884,00	0,57
Cruz do E. Santo	Não	Pequeno 1	16.257	2.787	84.956,000	5.225,00	0,43
João Pessoa	Sim	Grande	723.515	298.796	9.790.347,000	13.552,00	19,21
Lucena	Não	Pequeno 1	11.730	1.975	78.875,000	6.721,00	0,31
Pedras de Fogo	Não	Pequeno 2	27.032	3.391	273.385,000	10.110,00	0,71
Pitimbu	Sim	Pequeno 1	17.024	1.027	94.441,000	5.543,00	0,45
Rio Tinto	Não	Pequeno 2	22.976	4.597	149.434,000	6.501,00	0,60
Santa Rita	Sim	Grande	120.310	27.140	1.247.770.000	10.361,00	3,19
Total/Média		-	1.163,329		15.786.650,000	(média) 13,570	30,67

FONTE: Adaptado do IBGE (2010) e DENATRAN (2014)

Na tabela 3, encontra-se visualizado todos os municípios da RMJP, quanto ao seu porte, população, frota de veículos, PIB, PIB *per capita*, e média dos habitantes beneficiados pela municipalização do trânsito. Dos treze municípios que compõem a região metropolitana, apenas seis estão integrados ao SNT, o que representa aproximadamente 46% dos municípios que compõem a RMJP. Observa-se que apenas dois deles são considerados de grande porte (população acima de 100.001 habitantes); outros dois são considerados de médio porte (população entre 50.001 e 100.000 habitantes); quatro são considerados de pequeno porte 1 (até 20.000 habitantes) e outros quatro são considerados de pequeno porte 2 (20.001 até 50.000 habitantes).

Dentre os seis municípios da RMJP, integrados ao SNT, quatro pertencem à área conurbada da grande João Pessoa, são eles: João Pessoa (como sede da RMJP), Bayeux, Cabedelo e Santa Rita. Apenas a cidade do Conde, que também faz parte dessa área conurbada, ainda não procedeu a sua integração ao SNT. Também é possível verificar através da tabela que os municípios de João Pessoa e Cabedelo, foco deste trabalho, se destacam, respectivamente, como maior PIB da RMJP.

O CTB definiu a obrigatoriedade de todos os municípios procederem à sua integração ao SNT para então exercerem formalmente as competências de gestão do trânsito resguardadas ao poder executivo municipal no âmbito de sua circunscrição. Este processo, conhecido como municipalização do trânsito, inclui a adoção de medidas legais, administrativas e operacionais para possibilitar a integração dos municípios ao SNT.

Alguns municípios cumpriram a obrigatoriedade de integração ao SNT, outros, no entanto, ainda não se adequaram às condições determinadas pelo ordenamento jurídico do Brasil. Conforme o CTB, é do município a responsabilidade de operar o sistema viário local, fiscalizando todas as operações de parada, circulação e estacionamento. Para isso, deverá manter estrutura administrativa mínima e se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito.

O fato é que apenas 25%, aproximadamente, dos municípios brasileiros atenderam às determinações legais de municipalizar a gestão do trânsito, o que pode ser comprovado através da análise da quantidade de municípios que já providenciaram a sua integração ao SNT. A situação da municipalização por estado brasileiro, até dezembro de 2014, pode ser observada na Tabela 1.

Na Paraíba esse déficit é ainda maior, pouco mais de 10% dos 223 municípios do estado estão devidamente integrados ao sistema. Assim, 200 cidades paraibanas não têm qualquer controle e fiscalização sobre os veículos que circulam nas cidades ainda não

municipalizadas. Com isso, a Polícia Militar acaba acumulando funções, fazendo o policiamento ordinário e agindo no trânsito quando necessário.

O DENATRAN atribui ao Ministério Público e à população o papel de interlocutores com as prefeituras para cobrar a implantação das políticas públicas para a área do trânsito. Para o DENATRAN, o Ministério Público e a população podem desempenhar papéis importantes na discussão e cobrança da municipalização do trânsito aos gestores municipais.

Não obstante o desafio das cidades em municipalizar o seu trânsito, surge o desafio das médias e grandes cidades em elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana exige que até abril 2015 as cidades com mais de vinte mil habitantes que correspondem a, aproximadamente, 30,8% do total, apresentem seus planos de mobilidade para continuarem recebendo recursos federais para o setor. No Brasil, desses 1.720 municípios 52,9%, ou seja, 874 concluíram a municipalização do trânsito. A medida transmite a cada prefeitura a responsabilidade sobre o trânsito da cidade. Favorece a atuação mais próxima da comunidade e oferece autonomia para gerir o trânsito de forma integral.

Com uma série de medidas a serem implementadas e um prazo em curso, a Lei de Mobilidade Urbana impõe um grande desafio aos gestores municipais. Os municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar o Plano de Mobilidade Urbana até abril de 2015, de forma integrada ao plano diretor previsto pelo Estatuto da Cidade. Até então, apenas municípios com mais de 500 mil habitantes tinham essa obrigação. Com isso, o número de municípios que deverão elaborar um plano de mobilidade passou de 38 para 1.720.

3. DA MUNICIPALIZAÇÃO AOS PLANOS DE MOBILIDADE

A gestão do trânsito brasileiro requer a orquestração e a continuidade de uma série de iniciativas que integrem órgãos e entidades, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito.

Assim, assumir a municipalização do trânsito não é simplesmente fiscalizar, autuar, aplicar a multa e arrecadar os valores, gerando recursos para o município. As ações no trânsito podem ser traduzidas em melhorias para a qualidade de vida da população, propiciando um desenvolvimento urbano das cidades com políticas mais sensatas e mais humanas no que se refere à circulação de ônibus, sinalização e orientação de trânsito, operação de carga e descarga, e outros assuntos.

Neste sentido, é fundamental avançar no aprimoramento das condições de segurança e educação de trânsito, no fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito e na

Instituição da Política Nacional de Trânsito, fomentando a municipalização e realizando investimentos na área. Ademais, cabe avançar na consolidação de uma política nacional de mobilidade urbana que reforce a pactuação federativa, incentive uma reformulação progressiva da gestão do setor, orientada pela maior integração das políticas de transporte e trânsito às políticas de desenvolvimento urbano, pela modernização das instituições e pela concepção de sistemas de mobilidade integradas.

E quais seriam as principais dificuldades dos gestores para conseguir atender as reivindicações do cidadão por uma mobilidade mais eficiente?

As dificuldades são diversas, a primeira delas é a sensibilidade e vontade política. Juntamente com esse enorme desafio, temos a realidade financeira dos nossos municípios que, na maioria dos casos, é desanimadora. Alguns já estão com dificuldades de atender em plenitude o custeio, prejudicando excessivamente a política de investimentos. Também, a necessidade da formação e manutenção de equipe técnica permanente e programas de qualidade e capacitação. Ainda temos poucos técnicos no setor. Por outro lado, quando há a vontade política, indo ao encontro das soluções para o problema da mobilidade, mesmo com deficiências técnicas, as coisas acabam acontecendo.

3.1 A municipalização do trânsito do Município de João Pessoa

Fundada em 1585 com o nome de Nossa Senhora das Neves, a cidade de João Pessoa é a terceira capital de estado mais antiga do Brasil, pois já foi fundada com título de cidade e também a penúltima a ser fundada no país no século XVI. É conhecida como "Porta do Sol", devido ao fato de no município estar localizada a Ponta do Seixas, que é o ponto mais oriental das Américas, o que faz a cidade ser conhecida como o lugar "onde o Sol nasce primeiro nas Américas". O município é também notável pelo clima tropical. Possui a maior economia (indústrias, comércio e serviços) e arrecadação de impostos para o estado, pelas suas praias e pelos vários monumentos de arquitetura e arte barroca. É a maior cidade do estado da Paraíba por população, tem o maior PIB do estado e o maior IDH do estado, sendo assim a maior força econômica do estado e a maior desenvolvimento/qualidade de vida da Paraíba.

A Superintendência de Transportes e Trânsito de João Pessoa - STTrans, se originou da transformação da estrutura da Superintendência de Transportes Públicos – STP, órgão responsável pelo gerenciamento dos transportes públicos, criada na década de 80, em resposta aos anseios da população usuária de transportes coletivos por ônibus após inúmeras reuniões comunitárias, bem como da opinião dos estudiosos de transportes da época.

A STTrans foi criada pela Lei 8.580/98 e em dezembro de 2011 foi transformada em Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa – SEMOB-JP pela Lei 1.261/11, autarquia especial, vinculada ao Gabinete do Prefeito, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira e patrimônio próprio.

No dia 21 de outubro de 2014, A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa e o Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (Detran-PB) firmaram parceria e renovaram o convênio de cooperação técnica de municipalização de trânsito da Capital por cinco anos. Com a municipalização, a Prefeitura fica responsável pelo gerenciamento do trânsito, que envolve ações como a engenharia do tráfego, fiscalização e operação, educação para o trânsito, coleta, controle e estatísticas.

3.2 A municipalização do trânsito do Município de Cabedelo

O município de Cabedelo/PB faz parte da Região Metropolitana de João Pessoa. Tem uma área de 31,2 km² tendo uma forma singular, com 18 Km de extensão por 3 Km de largura. Cabedelo é uma cidade portuária e fica numa península entre o Oceano Atlântico e o Rio Paraíba. Seu nome vem da expressão que significa "pequeno cabo". Atualmente encontra-se conurbada com a capital paraibana e serve como uma cidade dormitório. A estrada de Cabedelo, também conhecida por BR-230 ou Transamazônica, é a principal ligação entre as duas cidades.

O município de Cabedelo foi integrado ao Sistema Nacional de Transito no ano de 2006, sendo o Departamento de Trânsito e Transportes – DTTrans, encarregado de assumir as funções que compete aos municípios determinadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, aproveitando a estrutura da Secretaria de Segurança e Defesa Civil Municipal, tendo como autoridade de trânsito o Secretário de Segurança Municipal e Defesa civil.

No ano de 2013, através da Lei 1.598 de 07 de janeiro de 2013 foi criada a Secretaria de Mobilidade Urbana - SEMOB que passou a exercer às mesmas atribuições antes exercida pelo DTTrans, e tendo como autoridade de trânsito municipal o Secretário de Mobilidade Urbana Municipal.

Neste resumo histórico do órgão é importante comentar sobre a municipalização do trânsito que prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma forte parceria entre os órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência ampliada no tratamento das questões de trânsito.

Aos órgãos de trânsito municipais competem vinte e uma atribuições destacadas no Art. 24 da Lei 9.503/97. Preenchido os requisitos para a integração do município ao

Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, como também nas estradas municipais. Cabendo a prefeitura desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

3.3 Política Nacional de Mobilidade Urbana

Em 3 de janeiro de 2012, a Presidência da República sancionou a Lei nº 12.587, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A formulação da nova legislação foi fundamentada nos artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal de 1988. Este, por sua vez, teve raiz ainda na década de 80 com o movimento da Reforma Urbana, que dentre outros pontos, conseguiu colocar em pauta a questão da política urbana no processo constituinte.

A aprovação da lei consiste, portanto, em um importante marco na gestão das políticas públicas nas cidades brasileiras. Como se sabe, o atual modelo de mobilidade urbana adotado nos municípios do Brasil, sobretudo nas grandes cidades, caminha para a insustentabilidade, principalmente, devido à baixa prioridade dada, da precariedade, e das altas tarifas do transportes públicos; às externalidades negativas causadas pelo uso intensivo dos automóveis (congestionamento e poluição do ar); à carência de investimentos públicos e fontes de financiamento ao setor; à fragilidade da gestão pública nos municípios; e à necessidade de políticas públicas articuladas nacionalmente.

A mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades modernas. Os gestores públicos enfrentam, a cada dia, o desafio de apresentar soluções à mobilidade das pessoas, que vem comprometendo a qualidade de vida urbana. Todos os anos, aproximadamente, 3.5 milhões de veículos novos passam a circular pelas vias urbanas do país, além da frota atual de 75 milhões. Gerando aumento dos acidentes, aumento da poluição, degradação ambiental, dentre outros aspectos, gerando dificuldades crescentes de deslocamento.

As consequências de uma política urbana deficiente e, de uma quase ausência de medidas de planejamento urbano ordenando as atividades, de forma articulada, de uso do solo com as de transportes, são inúmeras e comprometem a mobilidade e acessibilidade urbana, além, de comprometer a qualidade de vida da população.

Segundo Brasil (2004, b), as cidades, de maneira geral, constituem-se o cenário das contradições econômicas, sociais e políticas. Seu sistema viário é um espaço em constante

disputa entre distintos atores, tais como: pedestres, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos, etc.

O Estatuto das Cidades estabelece diretrizes gerais e define os instrumentos para a política urbana. Em seu Art. 40, essa lei define o Plano Diretor municipal como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Ter uma Política de mobilidade urbana significa atender as necessidades e reivindicações da população.

Outro fator preponderante foi à aprovação, em janeiro de 2012, da Lei nº 12.587 que instituiu os objetivos, princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como determinou que os municípios acima de 20.000 habitantes e todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do Plano Diretor, elaborem o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inseridos.

O plano diretor deve ser aprovado por lei e é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes ou integrantes de regiões metropolitanas e aglomeração urbana. A principal finalidade desse plano é orientar como e para onde a cidade vai direcionar o seu crescimento e de que forma deve se organizar em relação a essa ocupação. Ele deve estabelecer diretrizes e prioridades a serem contempladas pelos orçamentos municipais e pelos planos setoriais, entre eles, o de mobilidade urbana.

A história do planejamento urbano no Brasil tem demonstrado que a simples existência de legislação ou de Planos Diretores não é suficiente para promover significativas mudanças na estrutura de nossas cidades. É preciso considerar que a produção e organização das cidades resultam do conflito de interesses e do jogo de poder dos atores envolvidos e que, muitas vezes, o papel ideológico do plano-discurso encobre o motor que comanda os investimentos urbanos (MARICATO, 2000).

O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB - representa a retomada pelo Governo Federal na formulação, fomento e articulação de políticas públicas de transporte, trânsito e mobilidade urbana em nível nacional. Nessa direção, foi elaborada e debatida a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo promover a mobilidade urbana de forma sustentável e universal à população urbana brasileira, de forma articulada entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios. Uma das diretrizes dessa Política é a promoção da capacitação dos agentes públicos e o desenvolvimento institucional dos setores ligados à mobilidade urbana.

3.4 Plano diretor como instrumento da Política de Mobilidade Urbana

O Estatuto das Cidades estabelece que todos aqueles obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, terão que elaborar seus planos de mobilidade integrados ao plano diretor do município ou nele inseridos. Estes municípios são os relacionados no artigo 41 da Lei 10.257/01 (Estatuto das Cidades). Prevê que o Plano Diretor é obrigatório para as cidades:

- “I - Com mais de vinte mil habitantes;
- II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;⁹
- IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;
- VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.”

Plano Diretor é o instrumento básico para orientar a políticas de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do município, integrado ao uso do solo, habitação, saneamento e mobilidade urbana, além de relevante oportunidade de participação social na determinação de políticas públicas e prioridades de investimentos.

Possíveis medidas em prol da mobilidade urbana já encontram respaldo na legislação municipal. Para fazer uso delas, é preciso orientar-se pelos Planos Diretores, bem como conhecer a legislação urbanística municipal. É o Plano Diretor que diz como o Estatuto da Cidade será aplicado em cada município.

Em nível municipal é o Plano Diretor que estabelece os objetivos estratégicos da cidade e consolida o município como centro de excelência e referência da saúde, da cultura, do esporte, do lazer, da educação, para tanto, precisa otimizar a infraestrutura e serviços básicos, entre eles o de transporte. Nesse sentido, considera-se o Plano Diretor de um município como sendo inseparável do seu Plano de Mobilidade Urbana.

Em 23 de dezembro de 2008, a prefeitura de João Pessoa criou a Lei Complementar 54/2008 que adequou o Plano diretor do município às diretrizes e instrumentos para a gestão urbana instituída pelo Estatuto das Cidades e também criou o Conselho da Cidade.

⁹§ 4º do art. 182 da Constituição Federal “É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I. parcelamento ou edificação compulsórios; II imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III. desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.”

Segundo, o artigo 111, da Lei 54/2008 (Plano Diretor de João Pessoa):

“O Poder Executivo, através da Superintendência de Transportes e Trânsito – STTRANS, em articulação com a Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN, desenvolverá um plano diretor de mobilidade urbana, instrumento básico para nortear o funcionamento dos sistemas de transportes, circulação e viário compatibilizando com o uso, parcelamento e ocupação do solo.”

Parágrafo único do art. 111, da Lei 54/2008.

“O Plano Diretor de Mobilidade Urbana absorverá políticas e diretrizes de acessibilidade e mobilidade urbana que compreenda políticas públicas relativas à acessibilidade e mobilidade urbana orientadas para a inclusão social, com o objetivo de assegurar e preservar os direitos fundamentais da pessoa humana, em especial das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, respeitando-se as diferenças e características antropométricas e sensoriais da população.”

O Plano Diretor da Cidade de Cabedelo-PB foi instituído pela Lei Complementar nº 20, de 14 de Julho de 2006. Apesar de ter sido elaborado após a Lei do Estatuto das Cidades, seu plano não se adequou as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pelo Estatuto. Em seu Plano Diretor ficou definido, na Seção XIII do Capítulo V, os objetivos básicos referentes à Política de Transportes Públicos:

I - instituir o processo permanente de Planejamento;
 II - modernizar os métodos de gestão e demais procedimentos burocráticos;
 III - garantir a participação comunitária através dos Conselhos Municipais instituídos pela lei Orgânica, Plano Diretor e Leis Complementares que venham ser estabelecidas;
 IV - promover a integração das atividades setoriais;
 V - descentralizar os Serviços Públicos.”

Os objetivos básicos referentes à Política do Sistema Viário e do Trânsito estão definidos na Seção XIV do Capítulo V:

I - assegurar a adequada continuidade das vias;
 II - melhorar as condições de circulação;
 III - garantir segurança ao pedestre;
 IV - assegurar condições adequadas ao deficiente físico e visual;
 V - compatibilizar a Política do Sistema Viário e do Trânsito com as de Uso e Ocupação do Solo e Ambiental.”

3.5 Plano Nacional de Mobilidade Urbana

O Plano Nacional de Mobilidade Urbana determina uma série de ações a serem realizadas por todas as esferas de governo. Porém, a principal delas, o desenvolvimento de planos de mobilidade por todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, não conseguiu avanços satisfatórios. Hoje, 1.720 municípios são obrigados a cumprir o plano nacional, que estabeleceu o prazo até abril de 2015 para elaboração e finalização do Plano de Mobilidade

Urbana, conforme estabelecido pela Lei Federal 12.587/12. Do contrário, não poderão solicitar recursos ao ministério.

Os Planos de Mobilidade Urbana devem orientar e regulamentar o transporte e a mobilidade de uma cidade. Os municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar de forma participativa seus Planos de Mobilidade Urbana a partir de um diagnóstico realista sobre a cidade e integrado com as outras políticas públicas.

O planejamento de transportes possui duas dimensões principais simultâneas, interligadas e indissociáveis: técnica e política. Uma atividade é técnica no sentido de utilizar procedimentos racionais, mas ela também é política, no sentido de dirigir a aplicação dessas técnicas segundo os interesses hegemônicos. Quando se trata, porém, de se realizar o planejamento, as metodologias mais utilizadas “têm uma natureza mais quantitativa do que qualitativa, e objetivam fazer propostas de ampliação da infraestrutura, mais do que analisar as causas dos problemas existentes” (VASCONCELOS, 2001, p. 11).

Os sistemas de transportes e uso do solo de uma cidade são os elementos que impactam diretamente a mobilidade das pessoas. Assim, planejar como a cidade deverá se desenvolver, e como estará conectada as infraestruturas e sistemas de transportes, existentes ou a serem implementados, torna-se fundamental para garantir a melhoria da mobilidade. Para tal, é necessário forte comprometimento político e que os poderes municipais e estadual priorizem, em sua composição, o órgão com estrutura e pessoal técnico capacitado para pensar a cidade e a mobilidade urbana.

Os Planos devem garantir que todas as pessoas tenham as mesmas condições de locomoção, priorizando os transportes não-motorizados e coletivos. É necessário também que sejam contempladas metas a curto e longo prazo, promovendo a diversificação e integração dos meios de transporte e controle à poluição e emissões de gases do efeito estufa. Um bom plano deve ser planejado de forma participativa e transparente, proporcionando melhorias de ordem econômica, social, de saúde e ambiental. Com promoção de mais qualidade de vida, em ambiente sustentável, socialmente incluyente e democraticamente gerido.

O trânsito se tornou uma das maiores dores de cabeça para a população. O acúmulo de veículos nas ruas causam prejuízos, estresse, acidentes e poluição, e tende a piorar nos próximos anos, caso não sejam adotadas políticas mais eficientes. O problema agravou-se nas últimas décadas graças à concentração de pessoas nas cidades, à falta de planejamento urbano, aos incentivos à indústria automotora e ao maior poder de consumo das famílias. Isso tudo provocou o que os especialistas chamam de crise de mobilidade urbana, que acontece

quando o Estado não consegue oferecer condições para que as pessoas se desloquem nas cidades.

O Planmob é um dos instrumentos orientadores das ações do município no que se refere ao transporte coletivo, individual e não motorizado com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade da população. A população tem papel fundamental na formulação de políticas e na gestão do transporte, além de auxiliar na fiscalização da atuação da prefeitura no setor.

No Brasil são 2.044 municípios obrigados a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana (municípios com mais de 20.000 habitantes + Regiões Metropolitanas + Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDE's) e Aglomerações Urbanas). De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana esses municípios deveriam elaborar seus planos locais de mobilidade até o mês de abril de 2015, sob pena de perderem recursos federais destinados à área.

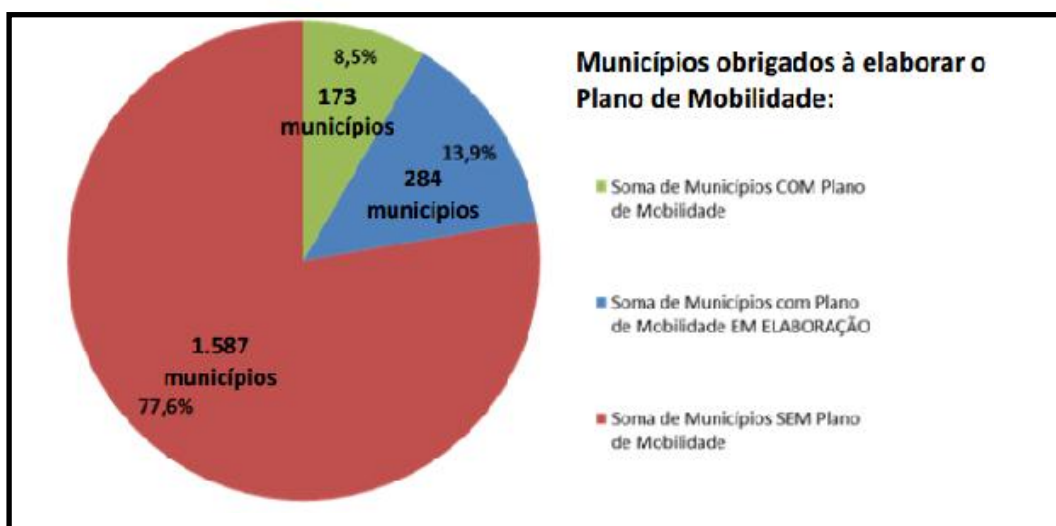


Gráfico 1 - Número de municípios que possuem o Plano de Mobilidade
Fonte Ministério das Cidades

Porém, como apontam dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2012) apenas 173 municípios, ou seja, 8,5% dos municípios que se enquadram na exigência possuem plano de mobilidade. Os demais, em sua maioria municípios de pequeno porte, ainda não implementaram a medida por ausência de equipe técnica e de recursos financeiros.

Está em análise na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei (PL) 7.898/2014, que altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012). O objetivo da matéria é estender por mais três anos o prazo para que Municípios elaborem seus planos de mobilidade urbana, compatíveis e integrados aos respectivos planos diretores. A Confederação Nacional

de Municípios (CNM) articula para que a matéria seja aprovada tendo em vista a atual crise enfrentada pelos entes municipais. O argumento é que as prefeituras enfrentam escassez de pessoal qualificado para realizar o trabalho, além de enfrentarem problemas financeiros e outras obrigações legais a serem cumpridas.

4. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM JOÃO PESSOA E CABEDELO

4.1 Mobilidade Urbana de João Pessoa

A cidade de João Pessoa não possui, aprovado por lei, um plano de mobilidade urbana municipal que atenda aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Porém algumas intervenções com o objetivo de melhorar a mobilidade da capital paraibano estão em execução ou aguardando aprovação do projeto.

Na primeira semana de julho de 2011, a Prefeitura Municipal de João Pessoa - PMJP anunciou um megaprojeto de reordenação do trânsito da cidade, intitulado “Caminho Livre”, que prevê grande impacto sobre a vida da cidade, seguindo objetivo de melhorar as condições de mobilidade urbana. O “Caminho Livre” faz parte da proposta apresentada pelo município ao chamado PAC da Mobilidade Urbana, do Governo Federal, e vai se articular com a melhoria do sistema de transporte público da Grande João Pessoa.

O projeto contempla diversas ações e melhorias no trânsito com o objetivo de facilitar a mobilidade da população com rapidez, conforto e segurança, proporcionando uma melhor qualidade de vida a população. Em julho de 2012, o prefeito Luciano Agra anunciou um conjunto de obras do projeto “Caminho Livre” com a proposta de desafogar o trânsito na cidade. O orçamento para essas obras estava estimado em pouco mais de R\$ 10 milhões em recursos próprios da Prefeitura. Intervenções que constam do projeto:

1. **Alteração no trânsito dos Bancários** - Implantação de faixa exclusiva para o transporte público na principal dos Bancários e melhoria das condições de circulação nas vias paralelas.
2. **Melhoria no trânsito do centro da cidade** - Melhoria da circulação na área central, remoção do tráfego no anel interno da Lagoa, disciplinamento da oferta de estacionamentos e aumento do espaço para os pedestres.
3. **Ampliação da avenida Beira Rio** - o projeto prevê o alargamento da avenida. O trecho da Avenida Duarte da Silveira (a partir da Igreja Batista) até a Avenida Rui Barbosa, bastante congestionada com apenas duas faixas de rolamento em cada lado do canteiro, passará a ter três faixas, aumentando em 50% a capacidade da via.
4. **Binário do Castelo Branco** - Foi à primeira intervenção do Projeto Caminho Livre entregue a população, melhorando o tempo de viagem dos motoristas, dos usuários de ônibus e dando mais segurança ao pedestre na

Avenida Castelo Branco, que passou a ser mão única, fazendo binário com a Rua Matos Cardoso.

5. **Bairro das Indústrias** - Bairro das Indústrias recebeu o seu binário, visando racionalizar o tempo das viagens e promover mobilidade urbana com segurança e conforto;
6. **Miramar – 1ª etapa** - Uma nova opção de deslocamento para os motoristas ligando zona sul (Bancários, UFPB e Castelo Branco) com a zona norte (Tambaú, Manaíra e Bessa) através da avenida Ruy Carneiro. O novo caminho Quem vier da zona sul vai pegar a rua Tito Silva, Hilda Lucena, cruza a Eptácio Pessoa, segue pela Giácomo Porto até a Ruy Carneiro, onde o condutor segue à direita em direção as praias. As ruas Antônio Rabelo Júnior e Tito Silva, do trecho que compreende a avenida José Liberato até a avenida.



Figura 2– Imagem gráfica da alteração do tráfego no bairro Miramar
Fonte: Prefeitura Municipal de João Pessoa

7. **Brisamar - 2ª Etapa** – A Semob implantou a segunda etapa de modificações para reduzir os congestionamentos na Avenida senador Rui Carneiro, distribuir melhor o tráfego em direção à Zona Sul e facilitar a entrada no bairro Brisamar. Foram liberados os acessos formados pelos

novos cruzamentos da Rui Carneiro com as Ruas Giacomo Porto e Antônio Rabelo Júnior – onde funcionam dois semáforos. Essa intervenção alterou o sentido de circulação de veículos nas ruas Carlos Ulisses Carvalho, Juracy Lima, Maria Fecunda Oliveira Dias e Catulo da Paixão Cearense, no Brisamar. Já as ruas Acrísio Borges, Juarez Batista e um trecho da Rua Rita de Alencar C. Luna vão continuar com sentido duplo de circulação.



Figura 3– Imagem gráfica da alteração do tráfego no bairro Brisamar
Fonte: Prefeitura Municipal de João Pessoa

8. **Duplicação da via Altiplano:** A duplicação desta via se estenderá da avenida Beira Rio até as proximidades da Av. Antônio Mariz, aumentando a segurança e facilitando o acesso ao Altiplano, estação Cabo Branco.

As intervenções elencadas nos tópicos 4, 5, 6, 7 e 8 já foram concluídas pela Prefeitura Municipal de Cabedelo. Quanto ao tópico 1 (bancários), a SEMOB-JP projetou uma alteração no trânsito do bairro, com a implantação de uma faixa exclusiva para o transporte público na avenida principal e melhoria das condições de circulação nas vias

paralelas. Segundo a Superintendência, a Secretaria de Infraestrutura (Seinfra) já fez a recuperação do asfalto nas vias paralelas, mas ainda existem pendências para viabilizar o Caminho Livre nesta área.

O tópico 2 (Centro da Cidade), o projeto da SEMOB-JP pretende desafogar o trânsito do Centro da cidade através de melhoria da circulação na área central, remoção do tráfego no anel interno da Lagoa, disciplinamento da oferta de estacionamentos e aumento do espaço para os pedestres.

O tópico 3 (Av. Beira rio), em recente entrevista o prefeito de João Pessoa, Luciano Cartaxo, garantiu que a primeira etapa da obra na Avenida Beira Rio já está quase concluída e a segunda etapa que consiste no alargamento e elevação da pista deve começar até o final de Janeiro de 2015. De acordo com a SEMOB-JP, as obras incluem também a construção de duas pontes sobre o rio Jaguaribe, com o objetivo de acabar de vez com o risco de alagamentos no trecho próximo ao acesso aos bairros de Cabo Branco e Altiplano, e a construção de uma nova rotatória, além da já existente na entrada do Altiplano.

João Pessoa foi beneficiada com R\$ 336 milhões para execução de projetos que serão feitos em parceria entre o governo do estado e a prefeitura. Os recursos destinados fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento da Mobilidade das Grandes Cidades e a capital paraibana vai receber R\$ 166, 5 milhões para modificar a estrutura de transporte público com a implantação do Bus Rapid Transit (BRT), que prioriza a circulação de ônibus em corredores exclusivos. Recursos também serão investidos na construção do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), uma espécie de metrô de superfície, que vai substituir os trens na região metropolitana da capital.

O PAC Mobilidade Grandes Cidades, que integra a segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), tem como objetivo requalificar e implantar sistemas de transporte público coletivo, com maior capacidade. O Governo Federal, por meio do Ministério das Cidades, investirá R\$ 18 bilhões em 24 municípios. A capital da Paraíba foi incluída no grupo três, que envolve cidades de 700 mil a um milhão de habitantes.

De acordo com Vasconcellos (2006 pag. 11):

“O transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas. No entanto, este transporte implica em alguns efeitos, aos quais chamamos de impactos.”

Sob esse aspecto, o transporte coletivo torna-se de suma importância para o processo de gerenciamento da cidade. Um modelo adequado permite reduzir

congestionamentos, emissão de poluentes, reduzirem acidentes de trânsito, bem como proporcionar uma significativa melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos.

O plano de mobilidade em João Pessoa prevê medidas de impacto que deverão facilitar o tráfego dos ônibus de alta capacidade (BRT) e dos veículos na Capital. Com os recursos do PAC, serão realizadas intervenções em quatro principais corredores da cidade: Cruz das Armas, 2 de Fevereiro, Pedro II e Eptácio Pessoa. Essas vias contarão com faixas exclusivas para ônibus, onde circularão apenas os articulados e bi-articulados.

O BRT (*Bus Rapid Transit*), ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema de transporte coletivo de passageiros que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável, segura e eficiente por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente, excelência em marketing e serviço ao usuário. Varias intervenções visando melhorar a qualidade de vida do cidadão pessoense, já foram executadas a exemplo da construção do terminal integração do varadouro, terminais locais de integração, e obras de alteração de tráfego que irão viabilizar a implantação do Bus Rapid Transit (BRT) para melhoria da qualidade do transporte público na capital paraibana.

A figura 4 ilustra as alterações no entorno da Av. Eptácio Pessoa, que fazem parte do projeto “Caminho Livre”, e que deverá receber as maiores intervenções, o sistema deve atender a alguns requisitos, mas sua flexibilidade permite que alguns itens sejam dispensados sem comprometer sua eficácia. A instalação de uma via exclusiva é fundamental para facilitar a circulação desses veículos sem que haja interferência em seu trajeto.





Figura 4– Imagens gráficas do projeto “Caminho Livre”.
Fonte: Prefeitura Municipal de João Pessoa

A Avenida Epitácio Pessoa é um dos principais corredores urbanos de João Pessoa. Desde a década de 1970, tornou-se uma importante área comercial da cidade (COUTINHO, 2004). A difusão do consumo foi reforçada pelos novos edifícios comerciais, lojas de design e decoração, concessionárias de veículos importados, rede bancária, sede de órgãos federais, clínicas médicas especializadas, faculdades, empresas de telecomunicação, serviços especializados como farmácia 24hs, caixa eletrônico *drive-thru*, dentre outros. A Avenida é o principal corredor viário e uma das mais movimentadas da cidade, sendo a principal ligação entre o centro da cidade e a orla da capital paraibana.

Determinados os corredores do sistema BRT, a provisão de alta capacidade passa a ser a principal consideração do projeto. Apesar disso, pode-se facilmente inferir que veículos grandes não são sempre necessários e podem ser prejudiciais ao desempenho do sistema (FERNANDEZ e PLANZER, 2002). Para reduzir tais problemas, o BRT João Pessoa prevê uma tecnologia que programa os semáforos em favor dos ônibus, à medida que o veículo se aproxima do semáforo, ele se prepara para abrir.

A SEMOB, em seu site elencou uma série de outras intervenções, como binários e duplicações, em corredores da cidade já concluídos.

Criticas aos projetos de Mobilidade Urbana de João Pessoa

Os projetos receberam várias críticas de especialistas, movimentos sociais e ONG's. Uma das críticas, publicada no site Vitruvius, é de autoria dos cientistas sociais Rodrigo Freire e David Soares (2011). Eles reconhecem a importância do projeto no que tange às diretrizes de ordenamento do trânsito e na ampliação do acesso aos transportes públicos, mas criticam, dentre outros aspectos, o processo de formulação da política pública realizado sem ampla participação da população. De acordo com os autores, durante o processo de elaboração do projeto “Caminho Livre”, não foi observado nenhum dos mecanismos de participação previstos na Lei n. 10.257/2001, denominado Estatuto da Cidade, como debates,

audiências e consultas públicas. A população não teve garantido o direito de intervir (com sugestões, opiniões, questionamentos), e também não teve amplo acesso aos documentos (dados e detalhes técnicos). Nas palavras dos autores:

“[...] tal projeto impactará decisivamente o modo de vida na cidade, afetando a forma de se locomover e – em alguns casos – de se morar em João Pessoa. Sob os termos da gestão democrática e participativa que anuncia o Estatuto da Cidade, isto justificaria o envolvimento popular na formulação do projeto. Em oposto, a Prefeitura de João Pessoa optou por uma política pública tecnocraticamente formulada por meia dúzia dos “iluminados”, trancados em gabinetes, desconsiderando que as pessoas que vivem na cidade podem e devem ser percebidas como sujeitos políticos ativos, participativos e capazes de opinar sobre os rumos da cidade onde vivem. (FREIRE; SOARES, 2011, p. 4)“

“O Movimento João Pessoa que Queremos – JPqQ” impetrou ação junto ao Ministério Público que conseguiu evitar até o momento a desfiguração da Av. Beira Rio. Nas três audiências públicas realizadas ficou evidenciada a ausência de projeto básico ou executivo. O MPPB determinou então que fosse suspensa qualquer intervenção na avenida até que a PMJP apresentasse o projeto executivo correspondente.

No dia 18 de julho de 2013, a pedido do “MovimentoJPqQ”, o Ministério Público da Paraíba (MPPB) realizou a primeira audiência pública para discutir as alterações na Av. Epitácio Pessoa e na Av. Beira Rio. A audiência surgiu após o Movimento cobrar da Prefeitura Municipal de João Pessoa, através da SEMOB, uma adequação do Plano de Mobilidade Urbana aos Princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana que preconiza a integração da política de mobilidade com as políticas de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo. E estabelece a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Na audiência pública, várias cobranças aos projetos de mobilidade urbana de João Pessoa foram feitas pelos Movimentos, Organizações e cidadãos presentes. A SEMOB foi cobrada quanto à ausência de um Plano de Mobilidade para a cidade, O Plano Ciclovitário da Av. Beira rio retirado do site da SEMOB, alterações na Av. Epitácio Pessoa e Av. Beira Rio, ausência de projetos no site da instituição e a participação popular em projetos de intervenção do trânsito da cidade.

4.2 Plano de Mobilidade de Cabedelo/PB

O município de Cabedelo ainda não possui o Plano de Mobilidade Urbana. Porém algumas audiências com a população no sentido construir um projeto com participação popular já foram realizadas. A Prefeitura de Cabedelo, através da Secretaria de Mobilidade Urbana Municipal realizou no dia 12 de agosto de 2014 uma audiência pública para discutir, junto à população, a elaboração do Plano Cicloviário de Cabedelo.

Outra iniciativa do órgão de trânsito local foi à realização de uma Pesquisa de Satisfação e Qualidade do Transporte Público de Cabedelo' junto à população Cabedelense. A análise se concentrou em campo, através de entrevista, em horário comercial e pela Internet, cuja coleta de dados teve início no dia 22 de abril de 2014 e o término no dia 30 de junho de 2014.

Com o objetivo de priorizar os transportes não motorizados a SEMOB Cabedelo se reuniu como representantes de ciclistas locais para discutir um Plano de Mobilidade voltado a esses usuários. O órgão vem realizando um mapeamento dos trechos de vias públicas mais caóticas e prejudiciais aos ciclistas, e buscando a integração com os órgãos estadual e federal no sentido discutirem ações que contribuam para qualidade da mobilidade viária, e a segurança dos ciclistas e pedestres.

Em reunião convocada pelo Ministério Público da Paraíba (MPPB) para discutir a implantação de novas paradas de ônibus no município, o prefeito de Cabedelo Leto Viana reiterou seu compromisso de construção dos “abrigos”. Prefeitura e o Departamento de Estradas e Rodagem da Paraíba (DER) se comprometeram a celebrar convênio em 2015, que por conta do período eleitoral não foi possível ser assinado naquele momento. Na reunião também estiveram presentes representantes do Departamento de Estradas e Rodagem da Paraíba (DER) e da Associação das Empresas de Transportes Coletivos de João Pessoa (AETC-JP). Ainda durante a audiência no MPPB, ficou acordado que o DER e a Prefeitura de Cabedelo deveriam iniciar, no prazo de 30 dias, o calçamento e a recuperação da Av. Oceano Atlântico, no bairro de Intermars.

Segundo a Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana, Patrícia da Cunha Montano, o processo de elaboração do plano está em andamento e que o município pretende se adequar às normas da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no prazo estipulado pela Lei. De acordo com a Secretária, o objetivo da SEMOB é harmonizar o trânsito do município. "No nosso plano de mobilidade urbana da cidade, pedestres, ciclistas, condutores de veículos, todos serão contemplados com uma boa convivência e harmonia no trânsito. Bem como, o planejamento buscará uma sintonia e um equilíbrio aos planos das demais

cidades da região metropolitana, especialmente, da capital, por serem próximas. O PlanMob será elaborado não apenas em estudos técnicos, mas com a participação ativa da sociedade Cabedelense, em que todas regiões serão contempladas e consultadas. Será um marco para a nova Cabedelo estimado em curto, médio e longo prazo," afirma, a Secretária.

4.3 Integração entre as políticas e regiões da área conurbada de João Pessoa com Cabedelo

O avanço da urbanização decorrido, principalmente, após a década de 1960 no Brasil provocou um crescimento desordenado e das áreas urbanas e grandes transformações nas relações sociais e na configuração dos espaços e redes urbanas no país. A conurbação, processo que segundo Villaça (1998) “ocorre quando uma cidade passa a absorver núcleos urbanos localizados a sua volta, pertençam a eles ou não a outros municípios” é um dos processos que acelerou a configuração social e morfológica das cidades. Neste contexto, as cidades perdem seus limites físicos entre si, compondo uma imensa metrópole, na qual o centro está localizado na cidade central, normalmente aquela que dá nome à região metropolitana.

Os municípios que compõem a RMJP não possuem uma forte conurbação entre si. Em média as áreas urbanas dos municípios distam um do outro em torno de 40 a 60 km, com exceção de Cabedelo e Bayeux. Isso faz com que as relações comerciais e sociais não tenham tanta proximidade, como ocorre em Recife/PE e nas grandes Regiões Metropolitanas.

Segundo Freitas (2009), a combinação dos processos de urbanização, de metropolização e de conurbação deu origem às regiões metropolitanas, enquanto fenômeno físico e socioeconômico, reconhecido pelos teóricos, assim como pela população. A conurbação não é o único, mas, com certeza, o principal elemento constitutivo das Regiões Metropolitanas. Isso porque esse fenômeno costuma ocorrer a partir de grandes cidades e sua junção com as chamadas “áreas de entorno” ou “cidades-satélites”. Assim, forma-se uma região metropolitana que, obviamente, estrutura-se a partir da metrópole que se expande em direção às cidades vizinhas.

De acordo com a Lei Complementar Estadual (PB) nº 59/03¹⁰, em seu Art. 2º, caput, adiante transcrito:

“Fica criado o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano, de caráter consultivo, normativo e deliberativo, composto pelo Governador do Estado, que o presidirá, pelo Prefeito de cada Município que integra o Consórcio de

¹⁰Lei Complementar Nº 59, de 30 de Dezembro de 2003, que cria a Região Metropolitana de João Pessoa, o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano e dá outras providências.

Desenvolvimento Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa – CONDIAM-PB¹¹, além de dois representantes do Estado e igual número de representantes da sociedade civil, sendo a representação da sociedade civil composta por, pelo menos, um representante das classes produtoras, um representante da classe comercial, um representante dos trabalhadores, um representante da Universidade Federal da Paraíba – UFPB e um representante da Universidade Estadual da Paraíba.”

A Lei prevê as seguintes atribuições, em seu Art. 3º, para o Conselho:

“O Conselho de Desenvolvimento terá as seguintes atribuições:
elaborar e manter atualizado o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana e a programação dos serviços comuns;
definir e supervisionar as atividades, os empreendimentos e os serviços declarados como de interesse comum;
instituir e promover demais instrumentos de planejamento do interesse metropolitano, entre eles. O Sistema Metropolitano de Informações;
propor critérios de compensação financeira aos Municípios Metropolitanos que suportem ônus decorrentes da execução de funções e de serviços de interesse comum;
elaborar seu regimento interno;
comunicar suas deliberações aos Municípios da Região e às autoridades estaduais responsáveis pelas funções públicas de interesse comum, no prazo de 20 (vinte) dias, após a decisão;
convocar ordinariamente a cada 6 (seis) meses. Audiências públicas, para expor suas deliberações referentes aos estudos e aos planos em desenvolvimento pelo CONDIAM - PB, como também prestar contas relativas à utilização dos recursos públicos aplicados sob a supervisão do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana.”

¹¹Ao mencionado consórcio (CONDIAM-PB), caberá a execução das decisões emanadas do Conselho Deliberativo, bem como a participação no CDM-JP, na condição de Secretaria Executiva, sem direito a voto (vide LC 59/03, Art. 2º, §2º e Art. 6º).

Mapa 33 – Níveis de Integração da RM Joao Pessoa (PB)

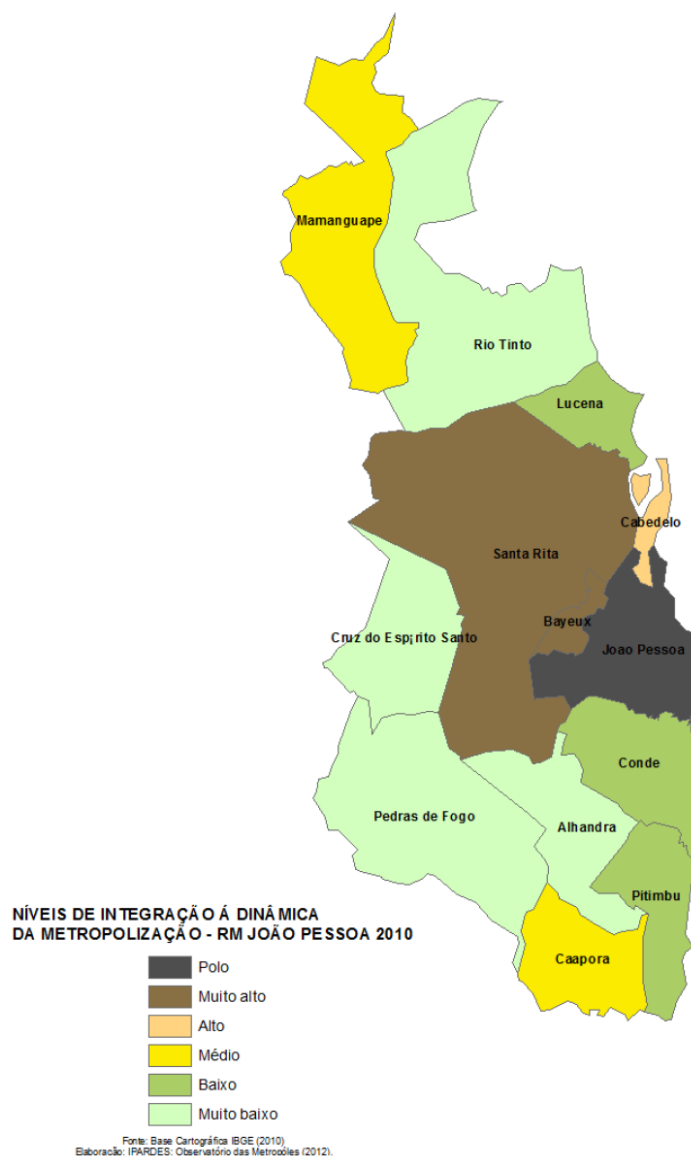


Figura 5 - Níveis de Integração à Dinâmica da Metropolização - RM João Pessoa 2010

Fonte: Observatório das Metrópoles, 2012.

Um dos serviços públicos utilizados de forma integrada pela RMJP é o Transporte Coletivo Metropolitano. Atualmente, o sistema atende moradores da Capital, Bayeux, Santa Rita, Cabedelo, Conde e Alhandra. Com a Integração Metropolitana, os usuários têm um desconto de 50% no valor da segunda passagem. Após desembarcar do primeiro ônibus, o passageiro tem um tempo de pelo menos 30 minutos para trocar de linha.

Criado pela Prefeitura de João Pessoa em 2003, na gestão do Prefeito Ricardo Coutinho, a Integração Metropolitana apresentou um aumento de cerca de 15% no total de

passagens registradas no primeiro mês de implantação do serviço. Em maio de 2009, quando o sistema foi criado, foram totalizadas 90.739 passagens, e em setembro do mesmo ano esse número chegou a 135.421, uma diferença de 44.682 registros.

Desde que foi implantada, a Integração Metropolitana tem trazido vários benefícios para a população desses municípios. Um deles é uma maior possibilidade de conseguir emprego nas cidades integradas ao sistema. “Muitas pessoas que moram em cidades próximas a João Pessoa tinham dificuldades de conseguir empregos por causa do custo das passagens.

Em Auditoria, realizada pelo Tribunal de Contas do Estado da Paraíba (TCE – PB), com o objetivo de avaliar em que medida a cidade de João Pessoa atende aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, verificou-se o não funcionamento do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana, sendo provocado o Executivo estadual, no sentido de promover a efetiva implantação do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de João Pessoa. Com isto, espera-se que o Conselho cumpra o seu mister institucional, inclusive como instrumento apropriado de política pública que vise a contemplar a mobilidade urbana, como uma de suas áreas de atuação.

A Auditoria também buscou averiguar se há integração entre os municípios que compõem a região metropolitana de João Pessoa, no que se refere à mobilidade urbana. Foi constatado que há pouca integração entre os municípios da Região Metropolitana de João Pessoa, constatada pela falta de atuação do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de João Pessoa.

Com relação ao conceito de necessidade metropolitana, prossegue EROS ROBERTO GRAU, em sua conceituação, afirmando que:

“(...) as necessidades metropolitanas decorrem do fenômeno da concentração urbana e exigem soluções que só podem ser equacionadas a nível global. Tamanha é a sua magnitude, conexão e interdependência que qualquer problema ou perturbação alcance apenas uma parte da comunidade metropolitana poderá afetá-la em sua integridade, comprometendo o equilíbrio metropolitano. As soluções a serem conferidas, portanto, não corresponde a simples adição de soluções parciais e isoladas, demandando para a sua realização, perfeita integração entre todas as unidades de atuação na área metropolitana, públicas e privadas.”

O que se depreende de tal explanação, vem a ser uma consequência importante, ou seja, a necessidade de uma conexão entre as diferentes esferas de poder federativo, político e administrativo e adoção modelos de gestão para Regiões Metropolitanas que defina o que são

funções públicas metropolitanas, ou seja, em se estabelecer uma diferenciação entre o que é efetivamente de competência metropolitana e, portanto, precisa ser regulado de maneira conjugada, do que é de competência estritamente local.

As experiências de gestão metropolitana no Brasil são uma comprovação da dificuldade histórica em se definir arranjos institucionais que tornem efetivos processos de formulação, implementação e controle de políticas públicas plurimunicipais. Os resultados muito limitados dessas experiências indicam a necessidade de se estabelecer um ordenamento jurídico-institucional específico para Municípios inseridos em Regiões Metropolitanas.

4.4 O sistema de transportes na área conurbada de João Pessoa com Cabedelo

Segundo dados do Observatório das Metrôpoles (2012), a Região Metropolitana de João Pessoa – RMJP, possui um alto grau de conurbação com o município de Cabedelo e se observa uma forte movimentação da população tanto em direção ao município sede (João Pessoa), como no sentido João Pessoa – Cabedelo.

Portanto, essa região integrada entre os municípios criou um cenário em que os problemas urbanos ultrapassam os limites de fronteiras. Como também, a própria cultura local é bastante homogênea, o que resulta em similaridades dos problemas locais. Quando nos referimos ao trânsito, esses problemas giram em torno do grande contingente populacional urbano e linhas de tráfego limitadas para a demanda.

Atualmente, as quatro linhas que fazem o transporte de João Pessoa/Cabedelo são atendidas por 30 ônibus, e que recentemente teve 1/3 da sua frota renovada, os novos ônibus contam com recursos de acessibilidade, e ainda com um sistema de motorização eletrônica, que polui menos o ambiente.

Existe também uma linha de trem da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), de circulação diária, exceto aos domingos, que cobre a maior parte da Região Metropolitana, com extensão de 30 km. Conta com doze estações de passageiros e interliga as cidades de Cabedelo, João Pessoa, Bayeux e Santa Rita, com o transporte aproximado de 6.300 passageiros por dia em 2013, dados da Superintendência de Trens Urbanos de João Pessoa (STU-JOP). Atualmente o sistema ferroviário urbano da grande João Pessoa é disponibilizado e mantido com duas composições que circulam nos trechos interligando Santa Rita/João Pessoa e João Pessoa/Cabedelo.

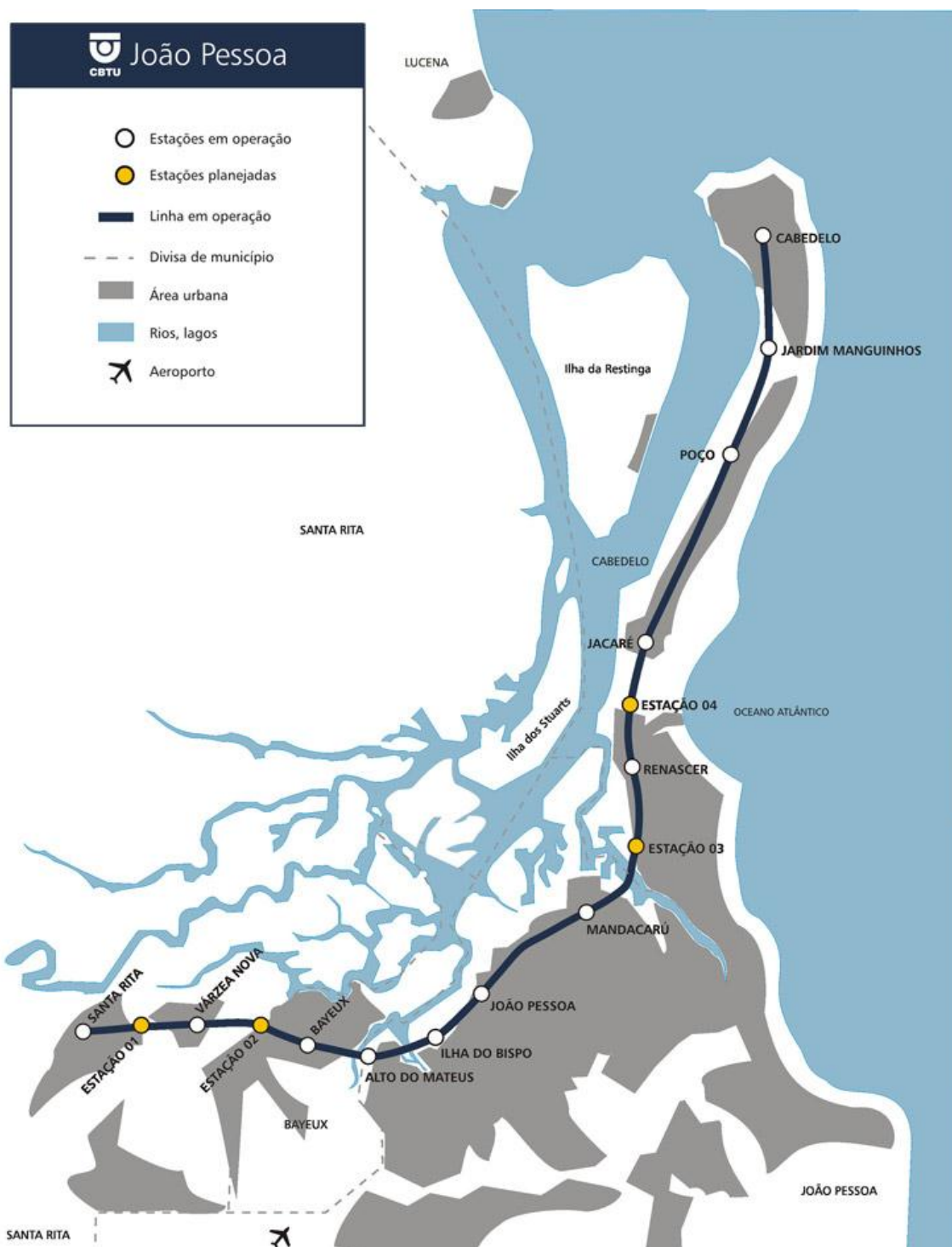


Figura 6 - Mapa do sistema de trens urbanos da grande João Pessoa
 Fonte: sitio da CBTU/João Pessoa, acesso em 07 de Fev. de 2015.

Embora esses modais contemplem as mesmas regiões ainda não existe um sistema metropolitano integrado de transportes nos moldes de Recife/PE, por exemplo. Recife é uma das raras metrópoles do país que dispõe de um sistema metropolitano integrado, onde o usuário se desloca dentro do sistema (ônibus, metrô) usando uma mesma passagem.

No dia 02 de Fevereiro de 2015, começou a circular na grande João Pessoa o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). De acordo o coordenador de operações da STU-JOP, Francicleber Alves do Vale, o VLT irá circular de forma experimental com viagens de segunda a sexta-feira. Nos sábados a circulação do veículo é interrompida e circulam apenas os trens antigos. A previsão é que mais duas composições do VLT sejam entregues em abril de 2015, com mais uma a cada dois meses, no total de oito composições, afirmou Francicleber Alves do Vale.

5. ANÁLISE DOS DADOS

A presente pesquisa está delimitada em alguns aspectos. Os trechos rodoviários que ligam as cidades de João Pessoa e Cabedelo são: a BR-230, e a PB-008 (Via Litorânea). Porém O primeiro limite colocado se deve à restrição de a análise basear-se apenas no trecho rodoviário da BR-230.

As contagens de tráfego são fundamentais para o conhecimento das características operacionais das rodovias, no tocante a volumes de tráfego e composição da demanda. O sistema de contagem utilizada na tabela e gráficos abaixo foi o sistema de Contagem Classificatória¹² (DNIT, 2006). Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a contagem classificatória consiste em, além de quantificar, classificar cada veículo por tipo.

A contagem de veículos é utilizada para diversas finalidades, entre as quais temos: planejamento do sistema rodoviário, medição da demanda de serviços por via rodoviária, estabelecimento das tendências de tráfego futuro, determinação do volume de viagens de forma a proporcionar justificativa econômica aos investimentos programados, avaliação do fluxo de tráfego existente em relação ao sistema rodoviário atual, estimação dos benefícios dos usuários nas rodovias, estabelecimento de uma classificação do sistema rodoviário, justificativa e planejamento do policiamento, projeção de pavimentação, estudos de localização de postos de pesagem, realização de análise estatística de acidentes, e localização e projeção de instalações para a operação rodoviária.

Consegue-se classificar os veículos que circulam na via quanto aos seus comprimentos e velocidade, enquadrando-se nas categorias moto, passeio, e comerciais embutindo-se sensores de laços indutivos magnéticos (loops) em cada faixa de rolamento.

¹² A contagem Classificatória consiste em quantificar e classificar por tipo de veículos o volume que trafega por um determinado trecho da rodovia, durante um determinado intervalo de tempo.









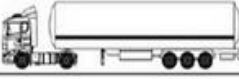



TABELA DE CLASSIFICAÇÃO POR COMPRIMENTO		
CATEGORIA	SILHUETA	
MOTO		
PASSEIO e VAN		
COMERCIAL		
		
		
		
		
		
		

Figura 7- Classificação de Veículos por Comprimento.
Fonte: DNIT, 2006

Os dados apresentados se referem ao volume de veículos no sentido João Pessoa/Cabedelo e Cabedelo/João Pessoa. O volume diário médio anual medido na barreira eletrônica instalada no Km 1,95 da rodovia BR-230, no sentido João Pessoa/Cabedelo.

O Sistema de Administração e Gerenciamento de Infrações – SAGI, verificou que o Volume Diário Anual Médio, no período de 01/11/2013 a 01/11/2014, na barreira eletrônica instalada no Km 1,95 da Rodovia BR-230, no sentido João Pessoa – Cabedelo, foi de 4.122 veículos. Estimando-se a mesma quantidade para o sentido Cabedelo/João Pessoa, tem-se o total de 8.244 veículos para os dois sentidos.

R043V - Contagem Classificatória

Filtro: Lote 10; Data Contagem entre 01/11/2013 e 01/11/2014; Barreira Eletrônica; PARA/BA; KM Final 2,0; BR 230;

Faixa Horária	Classe 1		Classe 2		Classe 3		Classe 4		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
06:00-06:59	60.401	4,85	6.753	3,71	5.266	8,32	1.126	8,01	73.546	4,89
07:00-07:59	90.995	7,31	9.652	5,31	4.492	7,10	994	7,07	106.133	7,05
08:00-08:59	95.083	7,63	11.524	6,34	4.113	6,50	914	6,50	111.634	7,42
09:00-09:59	91.516	7,35	11.206	6,16	3.592	5,67	805	5,73	107.119	7,12
10:00-10:59	92.059	7,39	10.413	5,72	3.180	5,02	765	5,44	106.417	7,07
11:00-11:59	90.167	7,24	9.946	5,47	3.396	5,37	746	5,31	104.255	6,93
12:00-12:59	85.881	6,90	8.890	4,89	3.604	5,69	686	4,88	99.061	6,58
13:00-13:59	78.856	6,33	10.735	5,90	3.712	5,86	792	5,84	94.095	6,25
14:00-14:59	66.699	5,36	14.062	7,73	3.863	6,10	980	6,97	85.604	5,69
15:00-15:59	63.562	5,10	15.708	8,64	3.566	5,63	1.080	7,68	83.916	5,58
16:00-16:59	70.085	5,63	14.034	7,72	3.023	4,78	823	5,86	87.965	5,85
17:00-17:59	76.490	6,14	10.351	5,69	2.751	4,35	536	3,81	90.128	5,99
Subtotal	961.794	77,22	133.274	73,27	44.558	70,40	10.247	72,91	1.149.873	76,42
18:00-18:59	71.638	5,75	9.947	5,47	2.713	4,29	553	3,93	84.851	5,64
19:00-19:59	53.120	4,26	9.352	5,14	2.512	3,97	478	3,40	65.462	4,35
20:00-20:59	38.417	3,08	6.849	3,77	1.822	2,88	338	2,40	47.426	3,15
21:00-21:59	35.546	2,85	5.821	3,20	1.657	2,62	307	2,18	43.331	2,88
22:00-22:59	25.986	2,09	4.711	2,59	2.165	3,42	304	2,16	33.166	2,20
23:00-23:59	13.433	1,08	2.613	1,44	999	1,58	224	1,59	17.269	1,15
00:00-00:59	8.020	0,64	1.634	0,90	605	0,96	123	0,88	10.382	0,69
01:00-01:59	5.228	0,42	1.127	0,62	465	0,73	93	0,66	6.913	0,46
02:00-02:59	3.549	0,28	801	0,44	403	0,64	151	1,07	4.904	0,33
03:00-03:59	3.076	0,25	777	0,43	832	1,31	176	1,25	4.861	0,32
04:00-04:59	4.659	0,37	1.107	0,61	1.473	2,33	263	1,87	7.502	0,50
05:00-05:59	21.031	1,69	3.889	2,14	3.092	4,88	798	5,68	28.810	1,91
Subtotal	283.703	22,78	48.628	26,73	18.738	29,60	3.808	27,09	354.877	23,58
Total	1.245.497	82,77	181.902	12,09	63.296	4,21	14.055	0,93	1.504.750	100,00

Figura 8 - Contagem Classificatória de Veículos.

Fonte: DNIT

A partir da tabela, verificou-se que o volume diário médio anual medido na barreira eletrônica instalada no KM 1,95 da rodovia BR-230, no sentido João Pessoa/Cabedelo, foi de 4.122 veículos. Estimando-se a mesma quantidade pra o sentido Cabedelo/João Pessoa, tem-se o total de 8.244 veículos para os dois sentidos.

Os números da tabela nos mostra um volume significativo de veículos referente à classe 1, que são veículos com comprimento menor que 5 metros, ou seja, motos e veículos de passeio. O volume médio diário anual desses veículos é de, aproximadamente, 3.412 veículos por dia. O que corresponde a 82,77% dos veículos que fazem esse caminho diariamente. Com uma maior média nas primeiras horas do dia, no horário das 07h:00min às 10h:59min, essa média é de, aproximadamente, 252 veículos dia, o que corresponde a 7,38%, aproximadamente.

Este trecho rodoviário tem relevante influência na integração de Cabedelo, não só com João Pessoa, mas com todo o estado. Muito desses veículos tem como destino o Porto de Cabedelo, as demais empresas de combustíveis, o Moinho Dias Branco, as distribuidoras de gás, os órgãos públicos e os demais comércios locais. A via também é bastante utilizada por quem pretende atravessar por balsa para o litoral norte da Paraíba e por turistas com destino as praias e pontos históricos da cidade.

Outra ligação bastante utilizada como destino entre as cidades de João Pessoa e Cabedelo é o trem urbano, que serve atualmente como a alternativa mais barata, R\$ 0,50 a passagem, e rápida de se locomover entre os municípios. Mesmo evidenciando o crescimento populacional nas cidades atendidas pelo sistema de trens urbanos, e com o atrativo do preço da passagem, o número de passageiro teve redução em todos os meses de 2014 em relação aos meses de 2013. Com uma redução anual de 328.323 passageiros, ou seja, uma redução de, aproximadamente 18%.

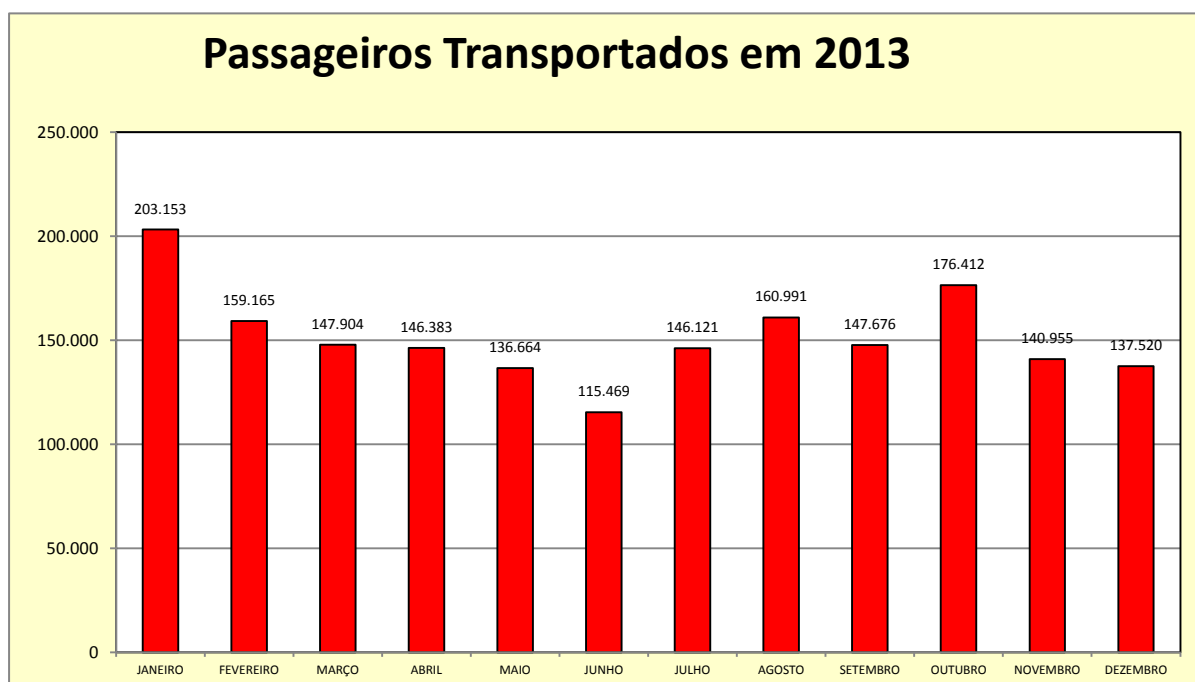


Gráfico2 - Passageiros Transportados em 2013.
Fonte: STU/JOP

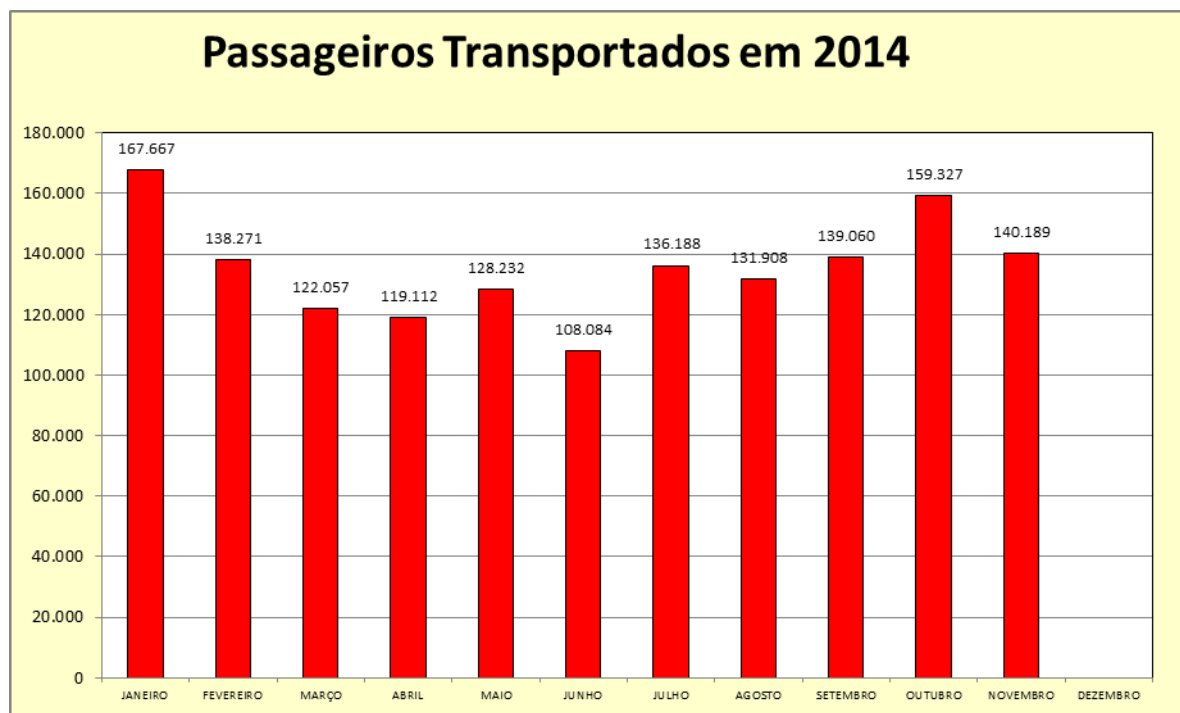


Gráfico 3 - Passageiros Transportados em 2014.
Fonte: STU/JOP

6. CONCLUSÕES

Certamente o aumento acelerado da frota de veículos no país tem provocado inúmeros problemas à qualidade de vida da população. Com o novo Código de Trânsito Brasileiro as prefeituras passaram a ter a responsabilidade em planejar, operar, organizar e fiscalizar o trânsito em sua jurisdição, ficando também com a receita advinda das cobranças pecuniárias de multas.

Verificou-se que, aproximadamente, 25% dos municípios brasileiros estão integrados ao SNT, um número bastante reduzido, levando em consideração a importância de um trânsito mais seguro e sustentável para todos. Faz-se necessário um maior comprometimento por parte dos gestores, e uma maior participação da população na cobrança por melhores condições no trânsito.

Na Paraíba verificou-se um número ainda menor, proporcionalmente, apenas 23, ou seja, 10% dos municípios, aproximadamente, estão integrados ao SNT. Destes 23 municípios 13 fazem parte da Região Metropolitana de João Pessoa, os demais são de outras regiões do estado.

No entanto, apesar da aparente sensação de que essa situação, um tanto quanto caótica devido à falta de infraestrutura, seja insolúvel à curto prazo, atitudes simples e sem grandes investimentos, como a criação e a implantação do órgão de trânsito, com os agentes de trânsito, conforme recomendado pela Lei, uma infraestrutura já existente ou a implantação de uma nova, seria o suficiente. A maior parte das responsabilidades recai na Prefeitura, com verbas para implantar ou melhorar a sinalização, e um projeto de Engenharia de Trânsito e fiscalização condizente com a realidade local. Entre os municípios da Paraíba com trânsito municipalizado quatro possuem menos de 10 mil habitantes.

Outra consideração importante é a forma como as cidades são planejadas, ou a forma como elas estão sendo modificadas sem nenhum planejamento, com o aumento da população, causam um enorme impacto na vida das pessoas, de coisas simples e pequenas que aos poucos se tornam grandes problemas para a população. Com a globalização, informatização, o aumento de veículos e da população, ocorre à realocação de atividades de comércio e serviços para as partes periféricas da cidade devido o seu rápido crescimento, assim busca-se no meio da disputa pelo espaço urbano entre veículos e pessoas. Um cenário onde o conceito de acessibilidade desempenha

papel fundamental para que haja igualdade social, em que todas as pessoas, indiferentemente de suas necessidades e características, possam utilizar o espaço da melhor maneira, o mais confortável e seguro possível.

A atual política de planejamento urbano ordenado mostra-se ineficaz ante ao crescimento e expansão territorial das cidades. São inúmeras as deficiências no que tange à dinâmica espacial, frota veicular, eficiência e segurança no trânsito de pessoas e automóveis, de modo sustentável. O Ministério das Cidades vem trabalhando em uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, construída em conjunto com os diversos órgãos da sociedade, e que visa melhorar as condições de deslocamento das cidades para uma melhor qualidade de vida.

Por outro lado, o transporte público de passageiros é hoje um dos principais desafios da questão urbana brasileira, concentrando uma série de pontos críticos das grandes cidades do país. A precariedade dos sistemas de mobilidade nas Regiões Metropolitanas, a ausência de planejamento, a falta de transparência, o baixo nível de investimento e, ao mesmo tempo, o valor das tarifas foram alguns dos fatores que, nos últimos anos, concorreram para gerar uma série de manifestações em todo país, na busca por melhor qualidade do transporte público.

Trazendo essa problemática da mobilidade para o âmbito da Região Metropolitana de João Pessoa, Verifica-se que ainda há muito que ser feito na região, João Pessoa por dispor de mais recursos já começou a implantar modificações com o objetivo de melhorar as condições viárias da capital. Mudança de tráfego, faixas de circulação exclusiva de transportes públicos, integração com os ônibus locais e da região metropolitana, e algumas áreas destinadas a ciclistas.

Verificou-se que o Plano Diretor de Cabedelo ainda não está adequado as normas do Estatuto das Cidades, não existe dentro do plano, recomendações quando a Política de Mobilidade Urbana. O que se faz essencial por se tratar de uma cidade de geração de tráfego de veículos pesados, principalmente, na BR-230, que corta a cidade até chegar ao Porto, e as demais distribuidoras de combustíveis e gás.

Destarte, a lei de mobilidade urbana pode ser considerada uma vitória da sociedade brasileira, pois representa um grande marco e um novo paradigma na reformulação e execução de políticas públicas na área. Contudo, como exposto, não é suficiente para garantir sustentabilidade das cidades, a ampliação dos investimentos, a melhoria da qualidade dos serviços de transporte coletivo. Para tanto é necessário

comprometimento de todos os atores políticos, na construção de uma mobilidade urbana mais sustentável.

7. REFERÊNCIAS

- ANTP (1997) Transporte Humano – Cidades com Qualidade de Vida. Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, São Paulo.
- ARANTES, O. VAINER, C. e MARICATO, E. (orgs.). **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias**. In. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.
- BRAGA, Roberto & CARVALHO, Pompeu. Cidade: espaço da cidadania. In: GIAMETTI & BRAGA (Org.). Pedagogia cidadã. São Paulo: Unesp-Propp, 2004.
- BRASIL. Constituição Federal do Brasil de 1998. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm> Acesso em 10/11/2014.
- ____ CÓDIGO Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. <<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>> Acesso em: 10/11/2014.
- ____ Ministério das Cidades. 2004. Plano Diretor Participativo: Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos. Brasília. (b).
- ____ **Ministério das Cidades**. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN): *Política Nacional de Trânsito* – Setembro de 2004.
- ____ **Ministério das Cidades**. 2013. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN): **Cartilha Lei 12.587/12**. www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaque/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf Acesso em 10/11/2014.
- BAVOSO, Natália Couto. *O Sistema Nacional de Trânsito e os municípios de pequeno porte*. Belo Horizonte, 2014 Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 2014. [Orientador: Prof. Dr. Ronaldo Guimarães Gouvêa].
- BOARETO, Renato (2003) - “A Mobilidade Urbana Sustentável”- em Revista dos Transportes Públicos nº 70 – ANTP, São Paulo, 1996.
- “Curso para Integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito.” Brasília: Denatran 2005.
- CABEDELO. Prefeitura. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Cabedelo**. Lei Complementar nº 20 de 14 de julho de 2006.

ESPÍRITO SANTO, José e MATHENHAUER, Cristina O Trânsito e o Município (A lei de trânsito vista sob a ótica do Município) Brasília: Distrito Federal/ Março 2001 230 p. – 2.^a edição.

FRANÇA, L.C.R. de (2004) Procedimento para Análise da Eficácia da Gestão dos Órgãos de Trânsito dos Municípios Brasileiros. Dissertação de Mestrado em Transportes. Universidade de Brasília.

Faria, C.A. (2008, novembro). Gestão Metropolitana e Relações Governamentais Assimétricas. O caso dos Pequenos Municípios da região Metropolitana de Belo Horizonte.

FERNANDEZ, R.; PLANZER, R. On the capacity of bus transit system. **Transport Reviews**, v.22, n.3, p.267-293. 2002.

FRANÇA, Luís Cláudio R.; JACQUES, Maria Alice P. Avaliação da eficácia da gestão do trânsito em nível municipal. Universidade de Brasília, 2007.

FREIRE, R; SOARES, D. A intervenção no trânsito de João Pessoa: Caminho fechado para a sustentabilidade e a participação popular. **Vitruvius**, v.12, n 135, out. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.092/4069>> Acesso em 20/01/2015.

GARSON, S. B. P. (2007). Regiões Metropolitanas: obstáculos institucionais à cooperação em políticas urbanas. Tese de doutorado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro, Rio do Janeiro, Brasil.

Garson, S. (2009). Regiões metropolitanas: por que não cooperam? (1^a Ed.). Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles; Belo Horizonte: PUC, 2009.

JOÃO PESSOA. Prefeitura. **Plano Diretor do município de João Pessoa**. Lei Complementar nº 54 de 23 de dezembro de 2008.

RODRIGUES, Juciano Martins. “Desafios e perspectivas para a mobilidade urbana em tempo de eleições”. Disponível em: <www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=993:direito-à-mobilidade-urbana-um-desafio-metropolitano&Itemid=180&lang=pt> Acesso em:20/01/2015

SOUZA, C. (2003). Regiões metropolitanas: condicionantes do regime político. Lua Nova, São Paulo, n. 59, pp. 137-158.

UMBRIA, E.C. e KRUGER, J. Municipalização do trânsito. RNTI - Revista negócios e tecnologia da informação, América do Sul, 2 27 12 2007.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume. 2000.

_____. E. A. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. Eduardo Alcântara de. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Edição do Autor, 2006.

VILLAÇA, F. 1998. Espaço intra-urbano no brasil. estúdio nobel: lincoln institute.

SÍTIOS ELETRÔNICOS INSTITUCIONAIS:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm

<http://www.ibge.com.br> Acesso em 12/10/2014.

<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/asuperintendencia/> Acesso em 16/12/2014.
